nnée. ⌀ N° 593 — Le Numéro : 50 centimes. Étranger : 60 centimes. — 29 Janvier 1910. ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

L'OUVERTURE DU VÉLODROME D'HIVER

En haut : Sérès ; en bas, à gauche, Dupré ; à droite, Ellegaard, trois champions qui prendront part demain au Meeting d'ouverture du Vélodrome d'Hiver.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro ; reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande. Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

VOLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

40, rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale
Transport de Malades en Ambulances Automobiles.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, **1, Rue de Châteaudun, Paris**, contre mandat-poste de 10^f^.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty***

DUSAUSOY

EXPERT
4, Boul des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES

Expertises Gratuites

FATIGUES et DOULEURS

DES PIEDS ET DES JAMBES
supprimées par la SEMELLE **SUPINATOR**
invisible dans la Chaussure.
Cette semelle place le pied dans sa position normale, rehausse la taille et cambre le pied.
PARIS — 31, Rue d'Aboukir, 31 — PARIS.

LA GLYCÉRINE SAVONNEUSE

Ce savon liquide parfume la peau, l'assouplit, et la préserve des inconvénients du froid.

L.T. PIVER PARIS

A T, 152, Faubourg Poissonnière, achète
MACHINES A RAMER d'entrainement.

SAGE-FEMME 1^re^ cl. Pensionnaires toute époq
BARLET, 112, rue Réaum
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gra*

L'ÉCONOMIE PAR LES
PNEUS CUIRASSE
CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE

PLUS DE CHEVAUX BOITEUX

Guérison radicale et sûre
par

L'ASPLINTO

(de John ASKHAM, de Londres)
des
Suros, Courbes, Eparvins, Molettes, Vessigons, Efforts, etc.

SANS INTERRUPTION DU TRAVAIL
Indispensable aux chevaux de Selle, de Course, etc.
Brochure explicative franco sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25.
En Vente: Dr J. RENARD, 142, Avenue de Clichy — PARIS

Lire "*MUSICA*"
Paraissant le 1^er^ de chaque mois

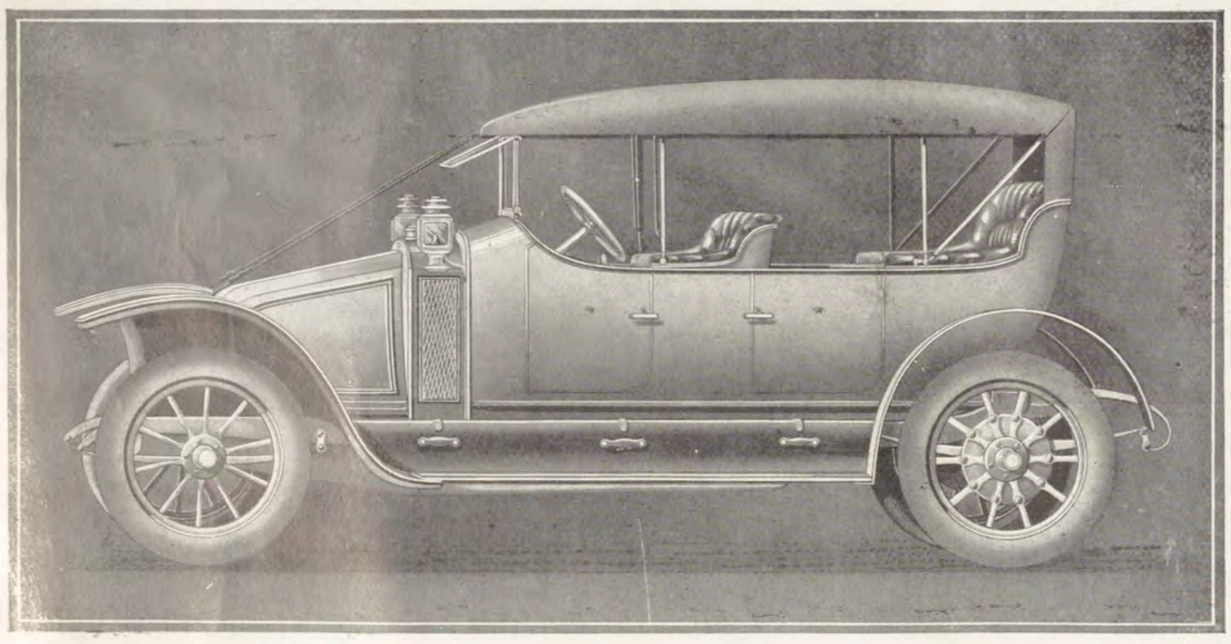
Protégez votre visage contre
LE HALE DU GRAND AIR
par l'emploi de la

CRÈME SIMON

Indispensable aux Touristes
Souveraine contre
Engelures et Gerçures
J. SIMON. — Paris

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

Le VADE MECUM du PHOTOGRAPHE
est L'AGENDA LUMIÈRE 1910
Envoi franco contre 1^f^10^c^ adressé
à la SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR



Carrosserie Torpilleur

TYPE 254

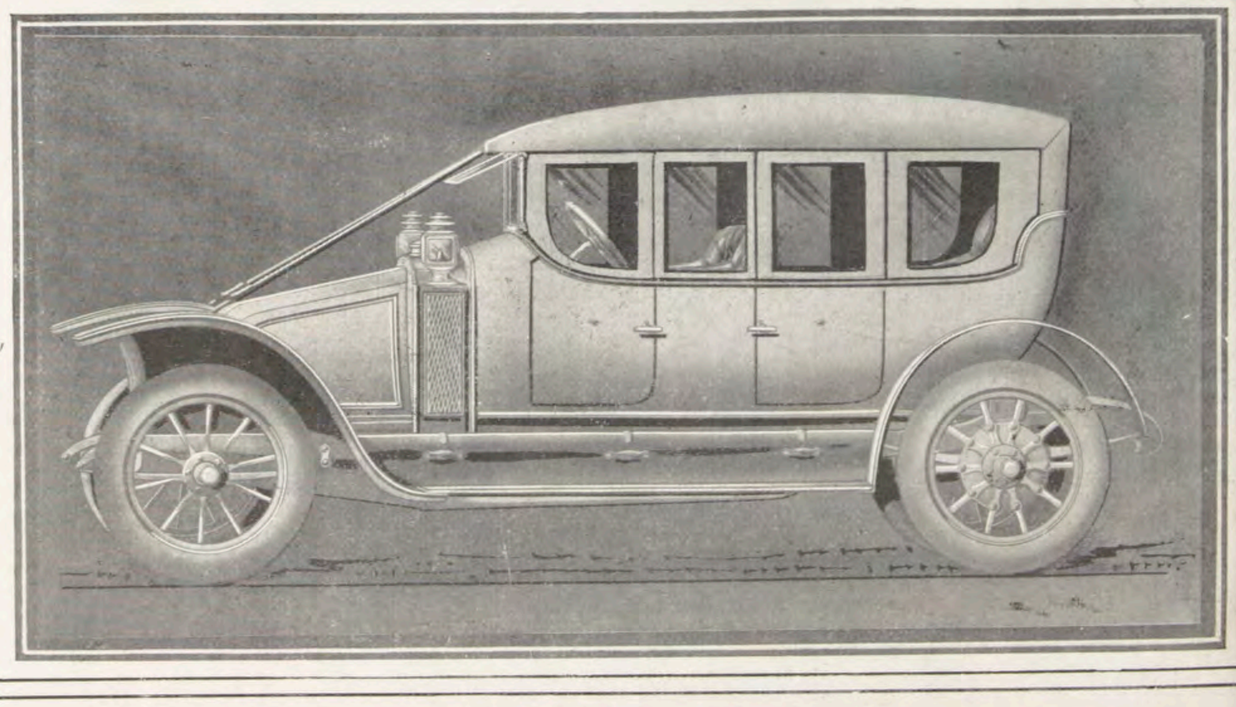
Licence Rheims et Auscher.
Devis sur demande.

LAMPLUGH & Cie

8, Rue Ernest-Cognacq

LEVALLOIS-PERRET (sur Seine)

TÉLÉPHONE : 504-67



Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. January 29 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

29 Janvier 1910 — N° 593
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

UN MATCH DANS LA NEIGE ET DANS L'EAU

Malgré la neige et les inondations, le Stade et le Racing ont joué leur match pour le Championnat de football-association au Stade de Colombes dimanche dernier. Le temps déplorable avait transformé les camps en lacs boueux d'où les joueurs sortaient complètement défigurés. Les spectateurs, eux aussi, étaient mouillés et salis des pieds à la tête, et devaient faire du steeple pour arriver aux places assises. Jamais encore on n'avait assisté à partie jouée dans des conditions plus pittoresques. Le Racing-Club s'en serait d'ailleurs fort bien passé, car le Stade Français en a triomphé par un but à 0.

LA VOITURETTE PRATIQUE... ET L'AUTRE

Ce que devrait être le véhicule de l'homme d'affaires. — Les voiturettes actuelles sont presque toutes des instruments de sport ou de promenade. — Les tendances de la construction automobile. — — —

Sous ce titre, nous publiions, il y a un peu plus d'un an, un article où, après avoir établi le budget d'une voiturette, nous prédisions dans un avenir prochain l'avènement de la voiturette pour tous.

Cet avenir, qui est le présent, maintenant, a-t-il vérifié nos prévisions ? La voiturette est-elle devenue l'instrument rustique et pratique qui remplacera définitivement le cheval ?

Oui et non, répondrions-nous volontiers. Cette réponse de Normand exige quelques explications.

Qu'est-ce qu'une voiturette pratique ? Et d'abord, afin de ne pas discuter dans le vide, définissons la voiturette pratique.

Pour ce faire, mettons-nous dans la peau d'un commerçant de province, par exemple, que ses affaires appellent souvent loin de chez lui, ou d'un médecin, d'un notaire... bref, d'une quelconque de ces individualités qui est, pour le constructeur, le client éventuel.

La voiturette rêvée devra satisfaire à des desiderata que nous rangerons dans deux catégories :

1° Confort et facilité de conduite ;

2° Qualités économiques.

Le confort est l'affaire du carrossier, et est fonction du goût de chacun.

C'est ainsi qu'une voiturette qui devra marcher par tous les temps sera avantageusement munie d'une carrosserie à conduite intérieure.

Ce type tend d'ailleurs à se répandre beaucoup. Il se répandrait davantage encore, certainement, si on arrivait à le rendre élégant. Malgré les affirmations alléchantes des divers constructeurs, je ne peux me décider à ne pas trouver affreux ce genre de véhicules qui, s'ils ne ressemblent pas à une grande caisse munie de roulettes, affectent des formes inquiétantes de fourgons automobiles. Si, malade, j'étais visité par un médecin muni d'un tel engin, je suis persuadé que, sans ma fièvre, je croirais que, étant mort sans m'en apercevoir, on vient déjà chercher mon cadavre pour l'amener à sa dernière demeure !...

A côté du confort, et plus importante encore, nous placerons la facilité de conduite.

Ce terme général désigne à la fois l'agrément qu'on éprouve au volant, la rusticité de la voiture, l'absence de pannes.

L'agrément de la conduite sera d'autant plus grand que la voiture sera plus silencieuse, plus souple, mieux équilibrée. Il convient pourtant de ne pas exagérer l'importance de ce point ; le propriétaire de notre voiturette ne sera pas un virtuose du volant ; il demandera à son véhicule de le transporter à allure modérée d'un point à un autre, et ne s'inquiètera sans doute pas beaucoup de ces détails de marche qui font la joie ou le chagrin du chauffeur émérite.

Il demandera surtout que sa voiture puisse passer partout, et, plus encore, qu'elle n'ait jamais de pannes.

Il ne faudra donc pas que la puissance du moteur soit trop réduite. Les constructeurs l'ont parfaitement compris, et la voiturette utilitaire a, presque partout, 8 ou 10 chevaux. C'est suffisant, et pas excessif.

Quant aux pannes, il faut bien en prendre son parti : toute œuvre humaine est sujette à des défaillances.

L'art du constructeur a réussi à les rendre maintenant aussi rares que possible. La plupart des organes qui, par leur délicatesse, amenaient autrefois tant d'arrêts aussi imprévus que désagréables, ont été remaniés, perfectionnés, remplacés, même.

Pour n'en citer qu'un exemple, un mot de l'allumage. Il n'y a pas bien longtemps, la bougie et le trembleur se partageaient les malédictions du chauffeur : quand l'une consentait à marcher, l'autre manifestait une mauvaise volonté subite. Je me rappelle un chauffeur intrépide, mais d'une ignorance absolue au point de vue mécanique, qui, en cas de panne, commençait tout d'abord, sans examen préalable, à remplacer sa bougie. Si le moteur ne repartait pas, il changeait le trembleur et remettait la vieille bougie : il m'a affirmé que, sur vingt pannes, dix-neuf étaient vaincues par cette méthode.

Aujourd'hui, la magnéto a chassé des capots ces hôtes néfastes. On peut à peine concevoir que toutes les voitures, petites et grandes, n'aient pas abandonné à la ferraille ces ennemis intimes !...

L'épreuve des voiturettes pratiques. Nous aurions pu résumer, en un mot, tout ce qui précède, et dire, si nous n'avions une sainte horreur des vocables étrangers *francisés*, que notre voiturette doit être *reliable* (!!).

Ce sont bien là les qualités requises des concurrents à la grande épreuve organisée par l'*Auto*.

Parlant ici de son règlement, nous avons eu l'occasion de dire qu'il nous paraissait trop sévère. La lecture des livres de bord de certaines voitures non pénalisées nous le fait maintenant trouver trop bénin : on ne peut, n'est-ce pas, arriver du premier coup à la perfection et édicter immédiatement le règlement-type ? Aussi ne saurions-nous trop applaudir au projet du règlement prochain : interdiction absolue de toucher à quoi que ce soit : tout arrêt du moteur, même dû à la maladresse du pilote, sera pénalisé.

Le client suivra alors avec intérêt les concurrents, il achètera la voiture gagnante. Alors que, après les *Reliability Trials* qui viennent de se courir, il hésite sans doute quand il voit que les meilleurs ont dû démonter maintes fois leur carburateur, ou faire des stations sous la voiture pour graisser chaque jour le différentiel, en contemplant un tendeur brisé.

Il ne faut pas que la voiture exige des soins plus délicats qu'un cheval, à qui on donne sa provende deux fois par jour, et qu'on mène tous les mois chez le maréchal-ferrant.

Qualités économiques. Voilà pour la question conduite. Quant à la question économie, elle peut être envisagée de deux façons : prix d'achat et entretien.

En l'état actuel de l'industrie et surtout du commerce automobile, le prix d'achat reste forcément assez élevé : on ne peut pas avoir une bonne voiturette à deux places avec les accessoires indispensables à moins de 4.500 à 6.000 francs. Prétendre à un prix moindre serait aller contre ses intérêts, car le coût de l'entretien, chapitre réparations, sera en raison inverse du prix d'achat de la voiture.

D'autre part, ce qui est intéressant, c'est moins le prix d'achat *absolu* que le taux de l'amortissement annuel de ce prix d'achat. Eh bien, ce taux d'amortissement semble être plutôt plus élevé avec les voitures dites *bon marché*.

Quant aux dépenses de route : essence, huile, pneus, elles varieront suivant la voiture, le conducteur et l'usage qu'il en fera.

Le moteur à grand rendement, trop rare encore sur les voitures de série, sera le facteur unique de la consommation d'essence. Le monocylindre, à puissance égale, consommera moins d'essence et d'huile que le quatre-cylindres. Le confort sera moins grand sans doute ; c'est une balance à établir.

D'autre part, le monocylindre usera davantage de pneus. Dans quelle proportion ? il est bien difficile de le déterminer. Du reste, le poids et la vitesse du véhicule seront les causes essentielles de la consommation des bandages. Donc, voiturette légère et de vitesse réduite.

Celles qu'on construit. Maintenant que nous avons esquissé dans ses grandes lignes la silhouette de la voiturette de travail, voyons un peu les types que nos constructeurs mettent sur le marché.

A vrai dire, il semble bien que la tendance actuelle ne se dessine pas bien nettement vers le véhicule pratique tel que nous le concevons.

L'éclosion énorme des petites voitures qui ont vu le jour depuis quelque deux ans a produit surtout des voitures de sport ou d'agrément.

La quatre-cylindres domine maintenant, avec une puissance d'une dizaine de chevaux. La voiturette six-cylindres même, dont Delaunay-Belleville furent les brillants précurseurs, commence à jouir d'une faveur méritée.

La carrosserie, très basse, à lignes fuyantes, est fort à la mode : avec cela, on file vite, ou tout au moins, ce qui satisfait les snobs, *on a l'air* de filer vite. *Avoir l'air !* tout est là, bien souvent.

Mais il n'y a que peu d'usines qui produisent et un peu comme à regret, la voiturette de l'homme d'affaires simple, rustique, économique.

Les tendances de la construction. Le taxi. A l'heure actuelle, les voitures peuvent se classer ainsi, en commençant par les plus puissantes, et en dehors des véhicules de poids lourd.

Les grosses voitures (24 chevaux et au-dessus) paraissent réservées de plus en plus pour les carrosseries fermées, berlines, limousines, grands landaulets : ce ne sont plus des instruments de sport, mais de transport pour gens riches.

La belle saison fait sortir des remises quelques grosses voitures gréées en double phaéton.

Puis vient la voiture légère, de 12 à 20 chevaux, bonne à tout, faisant les courses en ville l'hiver, du grand tourisme pendant les vacances.

Les voiturettes (dont certaines sont ornées d'un moteur qui avoue 18 chevaux !) sont maintenant légion. Bien des fanatiques de grosse voiture y sont venus : et c'est pour les séduire qu'elles ont adopté ces allures fines et élégantes de dévoreuses de route.

La voiturette utilitaire est représentée surtout par ce que les constructeurs appellent : le type taxi.

La fortune du taxi-auto est telle qu'il n'est pas une usine de voitures qui ne fabrique, à côté de ses types de tourisme, un ou deux châssis exceptionnellement robustes, d'un prix assez bas, et propres surtout au service de ville.

Qu'on fasse pour la campagne ce qu'on a fait pour la ville, et nous aurons enfin la voiturette de l'homme d'affaires.

Viennent enfin les motocycles.

L'antique quadri a complètement disparu, de même que son frère aîné le tricycle.

Ils ont cédé le pas au tri-car, lequel a été victime sans doute d'un engouement passager.

Sa renaissance, prédite tant de fois, arrivera, d'ailleurs, nous en sommes convaincus, le jour où le Fisc voudra bien avoir pour lui quelques égards, et quand son moteur consentira à prendre des proportions modestes

Un type intermédiaire entre lui et la voiturette se fait jour : c'est le tri-voiturette.

La grosse moto (3 à 6 chevaux) perd de plus en plus de terrain. D'un emploi désagréable et même dangereux sur nos mauvaises routes, elle fait place à la moto légère, ou bicyclette à moteur, qui est aux motocycles ce que la voiturette pratique est aux voitures.

H. PETIT.

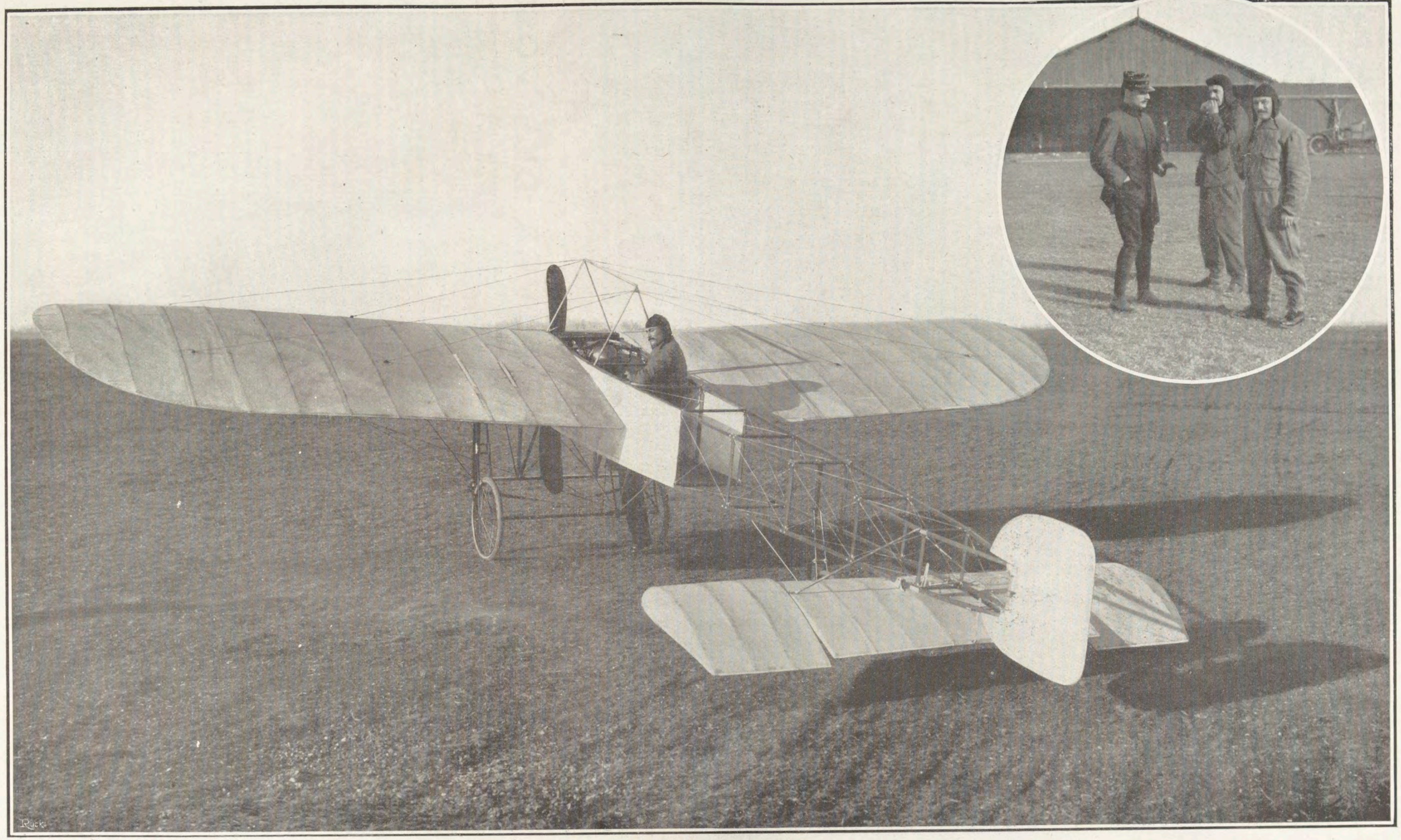
CONCOURS DE LA CARTE POSTALE ILLUSTRÉE

Dans l'article paru dans le n° 591 de la *Vie au Grand Air*, nous donnions les conditions et le règlement du grand concours réservé aux abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie et doté de 150.000 francs de prix. Nous tenons à faire remarquer à nos lecteurs que les tableaux seront adressés, en colis postal, aux bénéficiaires, auxquels nous demanderons, en temps utile, de vouloir bien acquitter, à la réception de l'envoi, un remboursement de 4 francs, représentant le prix du transport et de l'encadrement à moins que les toiles ne soient prises sans les cadres dans nos bureaux, auquel cas les gagnants n'auront rien à payer.

Le concours sera clos le 30 mars.

La Vie au Grand Air

A L'ÉCOLE D'AVIATION DE PAU



ALFRED LEBLANC QUI ENSEIGNE LA CONDUITE DES MONOPLANS A L'AÉRODROME DE PAU

Nous avons parlé, dans notre dernier numéro, des trois écoles d'aviation qui fonctionnent au camp de Châlons. Deux autres centres d'instruction sont installés à côté de Pau : celui de Wright et celui de Blériot. Le professeur de cette dernière école n'est autre que l'excellent pilote de sphérique et d'aéroplane, Alfred Leblanc. Le climat, beaucoup plus favorable en hiver que celui de la Champagne, permet aux élèves de sortir presque tous les jours et d'activer ainsi beaucoup plus vite leur instruction. Il est fort probable que, l'année prochaine, toutes les écoles émigreront dans le Béarn dès l'approche de la mauvaise saison. Dans le médaillon. Alfred Leblanc, en compagnie du lieutenant Aquaviva, délégué par le Ministre de la guerre, et d'un autre de ses élèves

LES ELÉMENTS CONTRE LE SPORT

POURQUOI LES MATCHES DE FOOTBALL ONT ÉTÉ REMIS

Notre cliché représente diverses vues du terrain du Stade du Matin dimanche dernier. La neige le disputait aux inondations pour empêcher les sportsmen de jouer. Quelques courageux cependant s'entraînèrent. En haut, une photographie montrant l'équipe d'Evreux jouant une partie contre un team mixte de Paris. On ne sait ce qu'il faut admirer le plus : l'ardeur des footballeurs sur un sol aussi peu favorable ou le courage des quelques spectateurs qui avaient consenti à faire le déplacement.

LA GRANDE SEMAINE D'HIVER DES VOSGES

La Grande Semaine d'Hiver organisée annuellement par le Touring=Club, se déroulera, cette année, dans les Vosges.

ON se souvient du succès remporté l'année dernière par la Semaine d'Hiver organisée par le Touring-Club dans les Alpes. Sous la conduite du Dr Léon Petit, président du Comité de Tourisme en montagne, une caravane de 250 touristes visita le Dauphiné et la Haute-Savoie, de Grenoble à Chamonix. Ce fut une révélation. La montagne d'hiver, les charmes de ses paysages recouverts de neige, ses sports, nouveaux pour la plupart qu'étaient, le ski, le luge, le toboggan, le bob sleigh séduisirent à tel point tous ceux qui y prirent part que tous se promirent de recommencer. Le Touring-Club, une fois de plus, avait ouvert une voie nouvelle à l'activité des touristes; il avait en même temps montré qu'il était inutile d'aller en Suisse pour pratiquer les sports d'hiver et que nos montagnes françaises valaient bien celles qui environnent Leysin, Davos et Saint-Moritz.

Cette année, c'est dans les Vosges que se déroulera la nouvelle manifestation hivernale. La caravane du Touring-Club parcourra en traîneaux et en ski cette belle région, admirant tour à tour la ligne des crêtes qui va de Donon au Ballon d'Alsace, avec la Schlucht, le Hohneck, le Rheinkopf, le Drumont et plus d'une demi-douzaine de vallées.

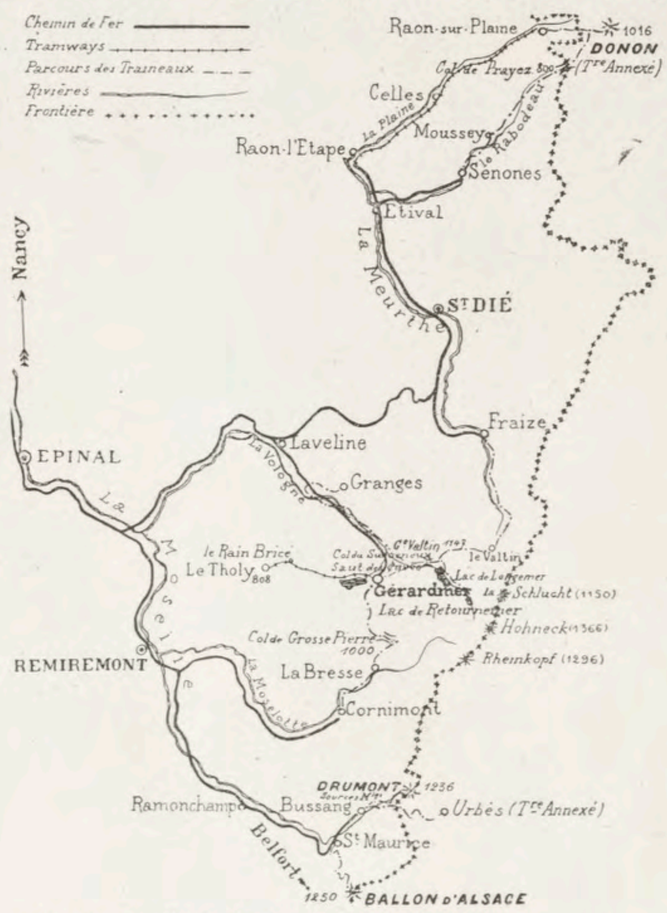
Gérardmer a été choisi comme centre pour la première partie de la semaine, Remiremont pour la seconde. Dans les villes mêmes et aux environs auront lieu de très intéressantes épreuves de sports d'hiver; la grande journée internationale, des concours militaires, auxquels prendra part une équipe de ces incomparables skieurs que sont les Norwégiens et qui sera, sans doute, l'équipe classée première à la suite des grandes manœuvres de l'armée norwégienne, qui se déroulent à l'heure actuelle.

Mais les « caravaneurs » ne se contenteront pas, sans doute, du spectacle de ces sports si attrayants et de nombreuses épreuves de skis et de luges leur seront réservées. Des excursions en traîneaux les amèneront jusque sur le territoire annexé, au Donon et à Urbès, et au Ballon d'Alsace, d'où l'on jouit d'un panorama superbe qui s'étend, quand le temps est favorable, jusqu'aux Alpes.

Le départ se fera de la gare de l'Est le vendredi 11 février, à 1 h. 25 du soir; la semaine se terminera à Remiremont le 17 après le banquet final.

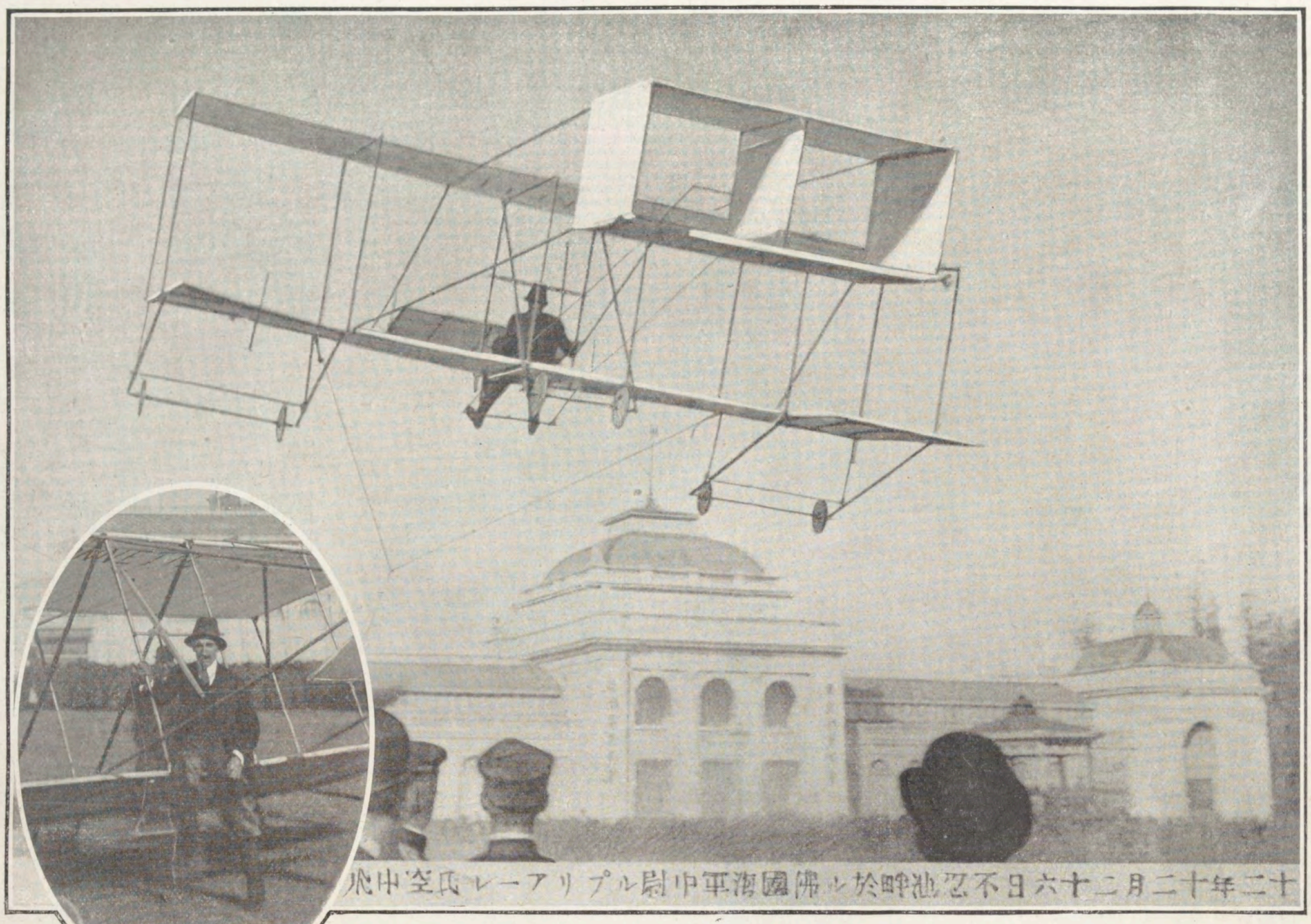
Le prix d'inscription est de 250 francs par personne tout compris, sauf le retour de Remiremont à Paris, pour lequel un coupon de demi-tarif, valable un mois, est remis à chaque adhérent.

M. V.



Carte de l'itinéraire suivi par la caravane de la Grande Semaine du T. C. F.

LE PREMIER VOL AU JAPON



Le planeur en vol

Vu du vol de l'aéroplane de l'enseigne de vaisseau français Le Prieur, près de l'étang de Shinobadzu, le 26e jour du 12e mois, 42e année du Meji. (*Traduction de la légende japonaise.*) — *Dans l'ovale : M. Le Prieur.*

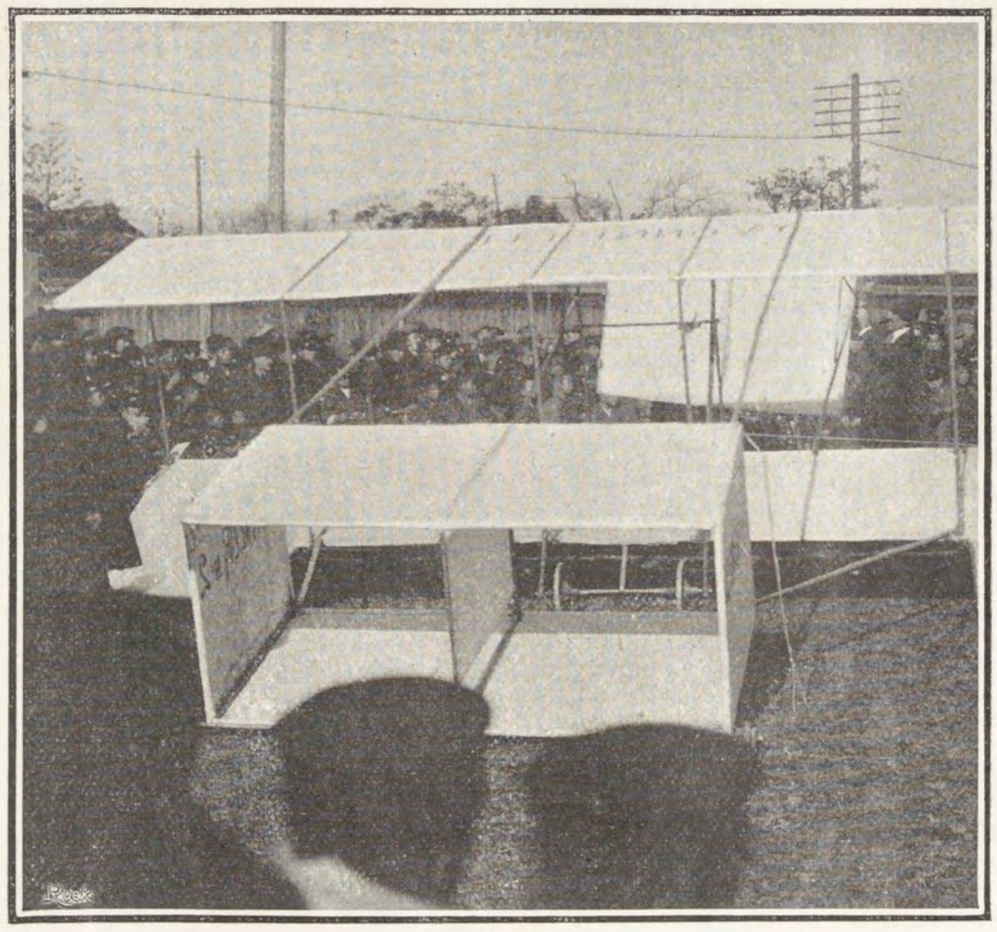
Quoiqu'il ne s'agisse que d'un vol plané, il est bon de constater que le premier homme qui se soit envolé au Japon est un officier français.

LE *Japan Advertiser*, un confrère, publié à Tokio en langue anglaise, nous apporte le récit enthousiaste du premier vol qui ait été effectué au Japon, et peut être en Extrême-Orient. A vrai dire, il s'agit d'un vol plané exécuté avec un appareil sans moteur, tiré par une automobile. Mais il n'en a pas moins suscité une curiosité des plus vives parmi la population jaune de toutes les classes, qui ne connaissait que par ouï-dire et par les photographies des journaux européens et américains, les exploits des hommes volants.

C'est à un Français, l'enseigne de vaisseau Le Prieur, délégué par le Ministre de la Marine et attaché comme officier élève interprète à l'ambassade de France à Tokio, que revient l'honneur d'avoir, le premier, quitté le sol japonais au moyen d'un plus lourd que l'air. L'an dernier, un Américain, Hamilton, avait fait, avec un minuscule dirigeable, quelques vols de courte durée. Le planeur construit par notre compatriote, d'après le modèle d'un Voisin, ressemble plutôt à un Farman, puisqu'il ne porte pas de cloisons verticales et qu'il est muni d'ailerons. Il comporte un stabilisateur et un gouvernail de direction. Il est muni de six petites roues montées sur un chariot en bambou flexible qui forme ressorts à l'atterrissage. Il pèse 40 kilogs et, construit avec les matériaux du pays, il ne revient qu'à 30 yens (environ 75 francs). Les expériences se firent le 26 décembre, sur la superbe route qui longe l'étang de Shinobadzu. Plus de 4.000 spectateurs, maintenus à grand'peine par la police, étaient massés le long de la route. Un riche Japonais, M. Okura, qui possède une véritable écurie automobile, avait mis à la disposition de l'inventeur une 60-chevaux de course. Tiré par l'auto, le planeur décolla au bout de 200 mètres et s'éleva à trois reprises, à 10 mètres de haut, pendant que le pilote manœuvrait son gouvernail et ses ailerons.

M. Le Prieur a l'intention de construire un appareil à moteur. Mais il est intéressant de constater que c'est un Français qui a donné, le premier, aux Orientaux, le spectacle d'un homme volant.

J. B.



Le planeur au sol.

Cet appareil présente toute les particularités d'un aéroplane : stabilisateur, gouvernail de direction et ailerons.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique, nous insérons les questions d'ordre général, à quelque sport qu'elles se rattachent, que nos lecteurs voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui ont été faites. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées, et nous comptons, pour cela, sur l'aimable collaboration de tous. Nous publierons en outre, et cela en dehors de toute espèce de publicité et, est-il besoin de le dire, gratuitement, les renseignements, descriptions et croquis relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, le cycliste, l'aviateur, etc.

Réponses aux questions anciennes

QUESTION Nº 3.

Comment trouver la puissance d'un moteur ?

Nous recevons cette nouvelle réponse à cette question :

Permettez-moi de vous envoyer l'article suivant, lu il y a déjà quelques années dans un journal quelconque, mais que j'avais gardé, l'ayant trouvé assez original. Je suis très heureux de pouvoir vous l'adresser, espérant qu'il intéressera vos lecteurs.

LA PUISSANCE DES MOTEURS

Peu de chauffeurs sont capables de calculer, d'après la course et l'alésage, la puissance d'un moteur.

Voici une méthode amusante et presque rigoureusement exacte, enseignée par notre confrère « La Pratique Automobile » et qui permettra à nos lecteurs de résoudre facilement un problème qui, jusqu'à ce jour, leur parut très compliqué :

Moteurs monocylindriques de 6 à 12 HP.

Ex. : $100 \times 120 = 12.000$; les 2 tiers de 12.000 sont 8.000 = puissance 8 chevaux.

Ex. : $120 \times 120 = 14.400$; les 2 tiers sont approximativement 10.000 = puissance 10 chevaux.

Pour les bicylindriques :

2 cylindres $100 \times 120 = 12.000 \times 2 = 2.400$; je divise par 2 = 12.000 = puissance 12 chevaux.

Ex : $120 \times 120 = 14.400 = 14$ chev. 40.

Pour 4 cylindres :

$100 \times 100 = 10.000 \times 4$ cylindres = 40.000 divisés par 2 = 20.000 = puissance 20 chevaux.

$120 \times 120 = 14.400 \times 4 = 57.000$ divisés par 2 = 28.800 = puissance 28 chevaux 80.

Pour les 4 cylindres au-dessus de 40 à 50 chevaux, je prends les 3 quarts du chiffre obtenu.

Ex : $150 \times 160 = 24.000 \times 4 = 96.000$; les 3 quarts de 96 étant 72 = puissance 12 chevaux.

$160 \times 160 = 25.600 \times 4 = 102.400$; les 3 quarts de 102.40 étant 76,80, j'obtiens 75 chev. 80.

Le plus curieux, c'est que les chiffres ainsi obtenus sont, au point de vue puissance effective et réelle, peut-être plus exacts que ceux procurés par les calculs classiques. — D. C.

H. de B., abonné,
29, avenue Henri-Martin.

Cette méthode est évidemment originale. Peut-être serait-on en droit de faire observer qu'elle manque quelque peu de généralité.

QUESTIONS NOUVELLES

Nº 6. — **Qu'est-ce que le « sitomètre » ?**

Dans votre avant-dernier numéro de la *Vie au Grand Air*, vous avez publié un article signé L. de N., où l'on parle d'une méthode géométrique par la détermination des altitudes atteintes par les aviateurs ?

Seriez-vous assez aimable pour me dire, par la voie du journal, ce qu'est le sitomètre, comment il est construit et comment on l'emploie.

U. BAZET,
20 bis, *rue Cuvier.*

Nº 7. — **Bicyclette.**

Quel développement peut-on conseiller à un Amateur cycliste pour la Route ?

BONA-FIDE,
Lecteur de la Vie au Grand Air.

Nº 8. — **Rendement des moteurs à essence.**

La Rixouse, 6 janvier 1910.

Quel est le meilleur rendement d'un moteur à pétrole, la réduction des gaz aspirés ? A combien se réduit le volume au moment de la compression ? Nous aurions besoin de ce renseignement pour faire un essai de moteur pour motocyclette et nous y adapterons un dispositif qui augmenterait la force du moteur dans les proportions du quart au tiers de la force d'un moteur ordinaire ; si, comme nous l'espérons, nous pouvons arriver au but que nous nous proposons, nous vous en informerons.

GRENIER-BOBY, FILS.
La Rixouse (Jura).

Inventions nouvelles

Un nouvel embrayage hydraulique.

M. G. Flersheim vient de faire breveter un nouveau dispositif d'embrayage hydraulique progressif, qui pourrait servir en même temps de réducteur de vitesse (?), dont il donne la description suivante :

Cet embrayage, qui est en même temps un réducteur de vitesse, est entièrement logé dans le volant du moteur. Ce volant porte 4 axes autour desquels les satellites E peuvent tourner librement, mais en restant constamment engrenés avec un pignon central D, sur une hauteur variable des dents.

Ce pignon D est claveté sur l'axe C auquel on transmet le mouvement. Cet axe C peut tourner et coulisser librement, dans ses paliers K et L. Il entraîne dans tous ses mouvements le pignon D et le plateau F, lequel fait corps avec le pignon. La presse-étoupe L sert à éviter les pertes d'huile lorsque le moteur est arrêté.

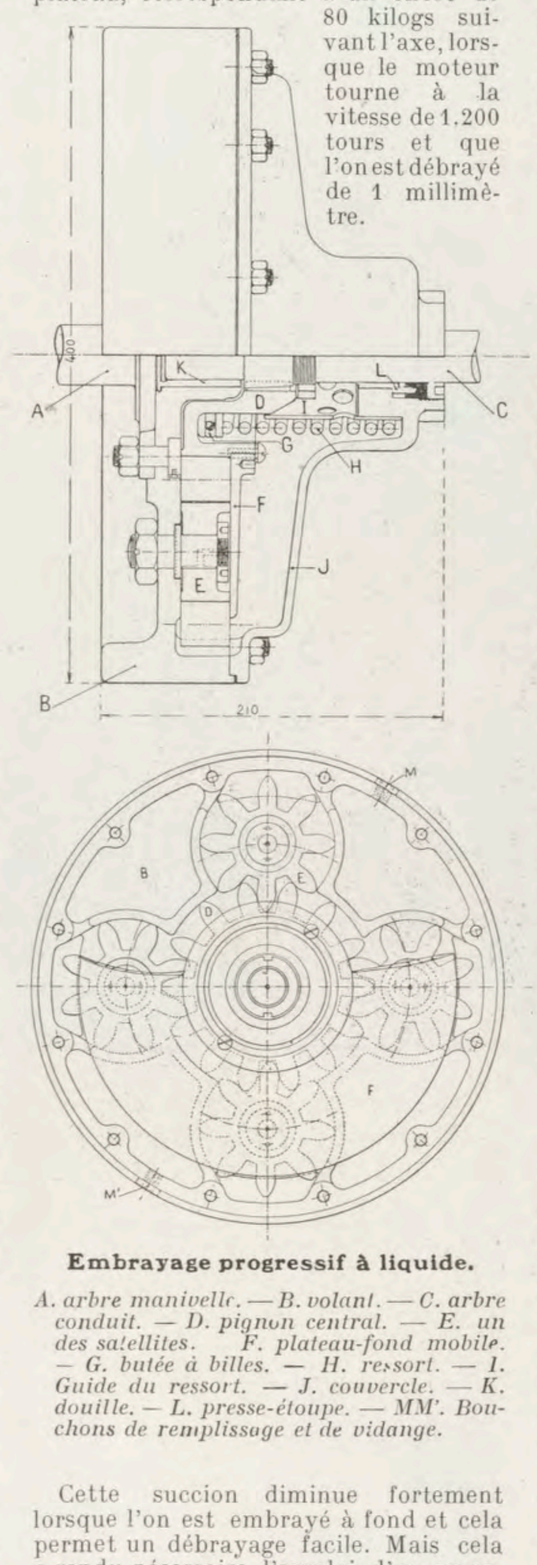
Lorsque l'appareil est plein d'huile, si le plateau F vient porter sur le plan des satellites, comme l'indique le dessin, l'appareil est embrayé à fond.

Si le plateau est écarté de 20 millimètres on est débrayé. Si le plateau est écarté de 1 ou 2 ou 3 millimètres, l'appareil fonctionne comme un réducteur de vitesse. On obtient ces écarts au moyen d'un coin commandé par un secteur denté placé sur le volant de direction et qui vient se placer derrière la fourchette de débrayage, de façon à empêcher le plateau de venir porter sur le plan des satellites d'une quantité variable, suivant la volonté du conducteur.

Si l'on considère le mouvement du liquide emprisonné dans les creux des engrenages, on voit que pour s'écouler, il traverse des canaux à section variables et parallèles à l'axe du moteur. Le liquide s'écoule aux deux extrémités de ces canaux. Par symétrie, la masse du liquide située à égale distance de ces extrémités, c'est-à-dire au milieu de l'emprise des dents, aura une vitesse nulle et c'est en ce point que la pression sera la plus grande. Au contraire, aux extrémités de ces canaux, la pression est considérablement réduite, et transformée en vitesse des filets liquides.

Quand les dents sont venues se pénétrer, le liquide a été chassé. Mais il ne peut rentrer dans le creux des dents que lorsque celles-ci, dans leur mouvement de rotation, ne se trouvent plus sous le plateau F.

Si l'on prend la résultante des pressions et des dépressions qui se produisent sous ce plateau, l'expérience montre que c'est la dépression qui l'emporte, et, en supprimant le ressort, nous avons constaté une succion sur ce plateau, correspondant à un effort de 80 kilogs suivant l'axe, lorsque le moteur tourne à la vitesse de 1.200 tours et que l'on est débrayé de 1 millimètre.



Embrayage progressif à liquide.

A. arbre manivelle. — B. volant. — C. arbre conduit. — D. pignon central. — E. un des satellites. — F. plateau-fond mobile. — G. butée à billes. — H. ressort. — I. Guide du ressort. — J. couvercle. — K. douille. — L. presse-étoupe. — MM'. Bouchons de remplissage et de vidange.

Cette succion diminue fortement lorsque l'on est embrayé à fond et cela permet un débrayage facile. Mais cela a rendu nécessaire l'emploi d'un amortisseur pour obtenir un embrayage progressif et sans brutalité. Cet amortisseur à liquide a été obtenu par la pénétration de la partie K dans le pignon D. Lorsqu'on embraye, le liquide emprisonné entre les deux parties ne peut s'échapper que lentement par le jeu très faible laissé entre les deux surfaces cylindriques.

Mais ce liquide peut rentrer facilement lorsque l'on a débrayé suffisamment, car alors il y a un jeu très important, grâce au profil adopté pour la partie mâle K, la partie femelle, D ayant un profil absolument rectiligne et parallèle à l'axe.

Au laboratoire de l'Automobile Club de France, avec un appareil rudimentaire et de l'huile oléonaphte très fluide et chaude, on a pu transmettre une puissance de 30 chevaux avec un glissement inférieur à 6 0/0.

Avec un appareil mieux ajusté et de l'oléonaphte froide, le glissement était de 2 0/0.

Avec de l'huile de ricin le glissement est inférieur à 1 0/0.

Quand l'appareil fonctionne comme réducteur de vitesse, sa température s'élève à 50° centigrades et, à ce moment, l'équilibre de température s'établit.

L'appareil ne perd aucune goutte d'huile même après un fonctionnement prolongé.

Nous nous proposons de dire un jour ce qu'il faut penser des embrayages, hydrauliques ou autres, employés comme changement de vitesses. En attendant, constatons que l'appareil dont nous reproduisons les dessins paraît très ingénieux, et d'un emploi pratique comme embrayage.

H. PETIT.

CORRESPONDANCE

Un de nos lecteurs nous écrit :

« Liége, 23 janvier 1910.

Pour faire suite à votre édifiant article sur les truquages de la boxe, permettez-moi de vous parler d'un match qui vient d'être organisé ici. C'est à croire que les impresarii ont une confiance illimitée en la crédulité des spectateurs et des sportsmen.

Francis Crozier (92 kilos), qui luttait dernièrement au Moulin-Rouge, vient de rencontrer le poids LÉGER anglais, Alfred Clark, que vous avez vu boxer à Paris. Vous voyez déjà la sportivité de ce combat (!) ridicule.

Mais dans les battages faits auparavant, il était raconté que Crozier avait été l'entraîneur de Sam Mac Vea, lorsque le nègre se préparait à sa rencontre avec Joe Jeannette, l'*ex-champion du monde*. Dans son record, on trouve un match nul de 10 rounds avec Arthur Warner, un match nul de 6 rounds avec Billy Goarden, champion poids moyens d'Amérique (!!!) et une victoire aux points sur Fitz Harry !

JULES CLÉRARD, *Liége.*

CONSEILS D'UN VIEUX ROUTIER

SOINS A DONNER AUX PNEUS PENDANT L'HIVER. — Trop de chauffeurs sont portés à croire que, quand ils ont remisé leur voiture au garage après avoir soigneusement placé les quatre roues sur des planches, ils ont fait tout le nécessaire pour la conservation de ladite voiture, et qu'elle est dans les meilleures conditions possibles pour hiverner.

L'expérience se chargera de leur démontrer leur erreur. Comme, somme toute, elle pourrait se traduire par une note élevée chez le marchand de pneus, nous croyons utile, en ce temps de cherté du *pneu*, de leur donner quelque conseils.

Le caoutchouc qui ne travaille pas se détériore. Les agents les plus actifs qui luttent contre sa conservation sont le froid, la lumière et la rouille.

D'autre part, la pression de la chambre à air gonflée sur son enveloppe finit par coller les deux surfaces, et l'éclatement est alors proche.

Donc, démontez vos pneus quand vous remisez votre voiture. Rangez vos chambres à air bien talquées dans des boîtes en carton. Les enveloppes seront débarrassées de tout corps gras par un chiffon légèrement imbibé d'essence, posé rapidement sur les taches d'huile. On les enveloppera ensuite soit dans les malles à pneus, soit dans les enveloppes en toile cirée que possède tout chauffeur soigneux. A défaut, du fort papier d'emballage maculé ferait l'affaire. Avant de quitter le garage, on regardera les jantes : une couche de vernis japonais les préservera de toute atteinte de rouille.

Les enveloppes et chambres à air seront remisées dans un endroit sec et peu sujet aux variations de température : une bonne cave est le meilleur logement qu'on puisse leur donner.

PAMPHILE.

LES SECONDS QUI FONT TRIOMPHER

Par DAN MAC KETRICK

Bien des victoires ont été remportées par les champions de boxe plus par la valeur du second que par celle du boxeur. Anecdotes montrant que souvent des athlètes ont été sauvés par l'intelligence et la rouerie de leur manager.

Jamais l'utilité d'un bon second n'a été mieux prouvée que lors du combat récent que se livrèrent, à New-York City, Willie Lewis et Sailor Burke. C'était l'avant-dernier match fourni par mon poulain avant de s'embarquer pour la France. Or, il avait été mis knock-down plusieurs fois par de terribles swings du droit. Il commençait à se montrer un peu refroidi par cette correction exagérée, lorsque son principal second, qui n'avait pas encore ouvert la bouche depuis le commencement du combat, lui disait pendant un repos:

— Tailladez-lui la mâchoire de crosses! Ecrasez-lui la bouche pendant un round ou deux! Et pour commencer, quand Burke va arriver sur vous, marchez à sa rencontre et portez-lui un hook de gauche à la mâchoire.

Willie suivit ces instructions à la lettre et finalement porta un cross à la pointe du menton qui écrasa Burke à terre. Mais, pour observer l'avis qui lui avait été donné, Lewis avait couru au devant du danger et avait bien failli être lui-même hors de combat. Mais les paroles de son soigneur l'avaient encouragé et il avait triomphé.

Un second sagace, rusé, à l'esprit rapide qui connaît le tempérament de son homme, qui sait comment il faut le traiter au moment critique est le plus important auxiliaire dans un combat. D'un coup d'œil, il peut reconnaître les points faibles et forts de l'adversaire, et bien souvent c'est ce qui fait la supériorité de tactique du boxeur, qui devient ainsi une machine entre les mains de son second. Mais des hommes de cette valeur sont rares, il faut bien l'avouer.

Tom O'Rourke, qui seconda feu George Dixon et Joe Walcott dans presque tous leurs combats, mit à même Tom Sharkey de battre Kid Mac Coy, au Lenox Athlétic Club, le 10 janvier 1899, grâce à sa haute connaissance du pugilisme et à sa vivacité d'esprit. Tommy Ryan, qui avait appris la boxe au matelot était dans son coin et avait demandé à O'Rourke de bien vouloir l'assister.

— Levez-vous et remettez-vous à boxer, s'écria Ryan, lorsqu'au début du match, Sharkey était déjà envoyé à terre. Montrez au public que vous êtes un adroit boxeur.

Sharkey se releva et essaya de combattre, mais l'agilité de son adversaire montrait combien il était maladroit, à un tel point que les spectateurs riaient à s'en tordre les côtes. Mac Coy esquivait et réussissait à mettre deux fois knock-down Sharkey dans le second round. C'en était trop pour O'Rourke qui, poussant Ryan derrière lui, sautait sur le ring au repos et s'adressait au marin en ces termes :

— Tom, on dirait que vous ne savez plus boxer. Allez, allez, et combattez aussi hardiment que vous le pouvez. Précipitez Kid dans les cordes et martelez-le jusqu'à ce que vous le fassiez tomber.

Sharkey se lançait alors au milieu du ring comme un furieux et livrait un tel assaut à Kid Mac Coy qu'au dixième round il le mettait définitivement knock-out.

Les qualités du second. En plus de la connaissance des tactiques du ring, un compétent second doit être capable de ranimer son poulain pendant la minute de repos et de le rendre aussi frais qu'au début du contest. Les encouragements pouvant exciter le boxeur, l'emploi des stimulants sagement dosés au bon moment et l'habileté à cicatriser les blessures peuvent changer une défaite en victoire.

Sam Fitzpatrick a toujours été considéré comme un expert soigneur. Il était dans le coin de Kid Lavigne, quand celui-ci remporta sur Joe Walcott, à Maspeth, en 1895, le championnat des poids légers. Les deux hommes ne se ménagèrent point. L'oreille gauche de Kid Lavigne était absolument arrachée, mais Sam employa des onguents et des emplâtres préparés par lui. Il remit absolument son poulain sur pieds, arrêta le flot de sang qui l'inondait et lui rendit toute sa vigueur.

Spider Kelly, de San Francisco, est le plus réputé second de la Côte. Il pense très vite et possède une activité précieuse dans un combat. Il est également très perspicace et sait bien reconnaître de quelle façon il doit s'adresser à son boxeur. Il amuse celui qu'il soigne, abat par des gestes ou des paroles son adversaire. Il donnait ses avis à Jeffries, Sharkey et à bien d'autres champions dans des combats importants.

Dan Mac Ketrick.

L'auteur de cet article, manager de Willie Lewis, Joe Jeannette et Jim Stewart, l'un des plus habiles et des plus réputés seconds américains.

On raconte même une histoire qui se serait passée en Californie. Un soir, Kelly était le second d'un combattant qui prenait une correction sévère à chaque round et qui était sur le point de s'écrouler. Comme, à un moment, son homme chancelait dans les cordes et allait être mis hors de combat, Spider saute sur le ring, prend son boxeur par le cou et s'écrie :

— La cloche est détraquée, referee, la cloche est détraquée!

Les hostilités cessent. Tous observent la cloche automatique. L'arbitre était sur le point de rendre la décision contre le poulain de Kelly, mais, après réflexion, il préféra attendre que la cloche soit réparée. Pendant ce temps, Kelly remettait son boxeur qui, par la suite, reprenait et réussissait à faire match nul. Kelly était le seul spectateur s'étant aperçu que le timbre ne fonctionnait plus et cette observation avait sauvé son homme.

Joe Choynski, lui aussi, était fameux. C'est lui qui sauva Bob Fitzsimmons du knock-out lors de sa première rencontre avec Peter Maher à New-Orléans. Au premier round, Bob recevait un terrible coup à la mâchoire qui l'envoyait à terre knock-out. Jugeant la situation plus que critique, Choynski se précipite sur le ring et, en sautant, donne un coup de pied dans le gong, terminant ainsi le round prématurément. Il occupe le repos à soigner Fitz avec vigueur et à le renvoyer pour la seconde reprise dans un état de fraîcheur tel qu'il mettait bientôt Maher knock-out. Le véritable vainqueur était Choynski.

Un homme qui l'étonna, par exemple, fut Jack Mac Auliffe qui, entre les reprises de son match pour le championnat des poids légers, buvait des pintes de bière. Lorsqu'il rencontra Young Griffo à Coney Island, Mac Auliffe s'abreuvait uniquement de champagne, de whiskey, de brandy, d'ale et de bière pendant les repos. Et plus il allait, plus il se montrait en bonne forme.

Ce curieux phénomène était lui-même un excellent second. Il conseillait John L. Sullivan dans son match avec Corbett.

— Laissez-le vous chasser! était son seul conseil, sans cela vous vous épuiserez de fatigue. Laissez-le venir à vous! N'allez pas à lui.

Mais Sullivan ne suivit pas ces sages avis et finalement succomba plutôt par épuisement que par la force des coups de Corbett.

Tommy Murphy a inventé un collier de caoutchouc contenant de la glace que les seconds lui plaçaient derrière le cou entre les rounds. Il prétend que cela suffit pour rendre un homme frais et dispos.

Tommy Ryan était dans le coin de Jeffries lorsqu'il battit Corbett en 23 reprises. Au début, Ryan déclara au champion:

— Poussez-le dans un coin ou dans les cordes. Ne restez pas au milieu du ring, sans quoi il tiendra les 25 rounds et aura la décision.

Pendant vingt-deux reprises, Jeffries ne fit pas attention aux conseils de Ryan, aussi était-il battu et de loin aux points. Au vingt-troisième, il consentit à les suivre et Corbett était envoyé dormir.

Je terminerai en racontant une anecdote qui se rapporte en première rencontre de Philadelphia Jack O'Brien avec Stanley Ketchell. Jimmy Johnson soignait Ketchell. Lorsque celui-ci revint dans son coin après le septième round, dans lequel il venait de recevoir un terrible coup, Johnson sauta sur le bord du ring et dit au champion de Michigan:

— Alors quoi! Vous dites que vous êtes un combattant! Allons donc, vous êtes un grand gosse, vous ne rosseriez même pas un petit enfant! Vous êtes un plaisantin, voilà tout! Allez donc et combattez comme un tigre, ou sortez de la ville avant de vous être rendu complètement ridicule. O'Brien est un vieil homme et vous ne pouvez pas le battre!

Cette sortie opéra aussitôt sur Ketchell, qui redevint lui-même et s'élança farouche, l'œil injecté de sang, non sans avoir répondu vertement à Johnson. Il triompha de Phil. O'Brien peu après et, après le combat, il se précipite sur son second :

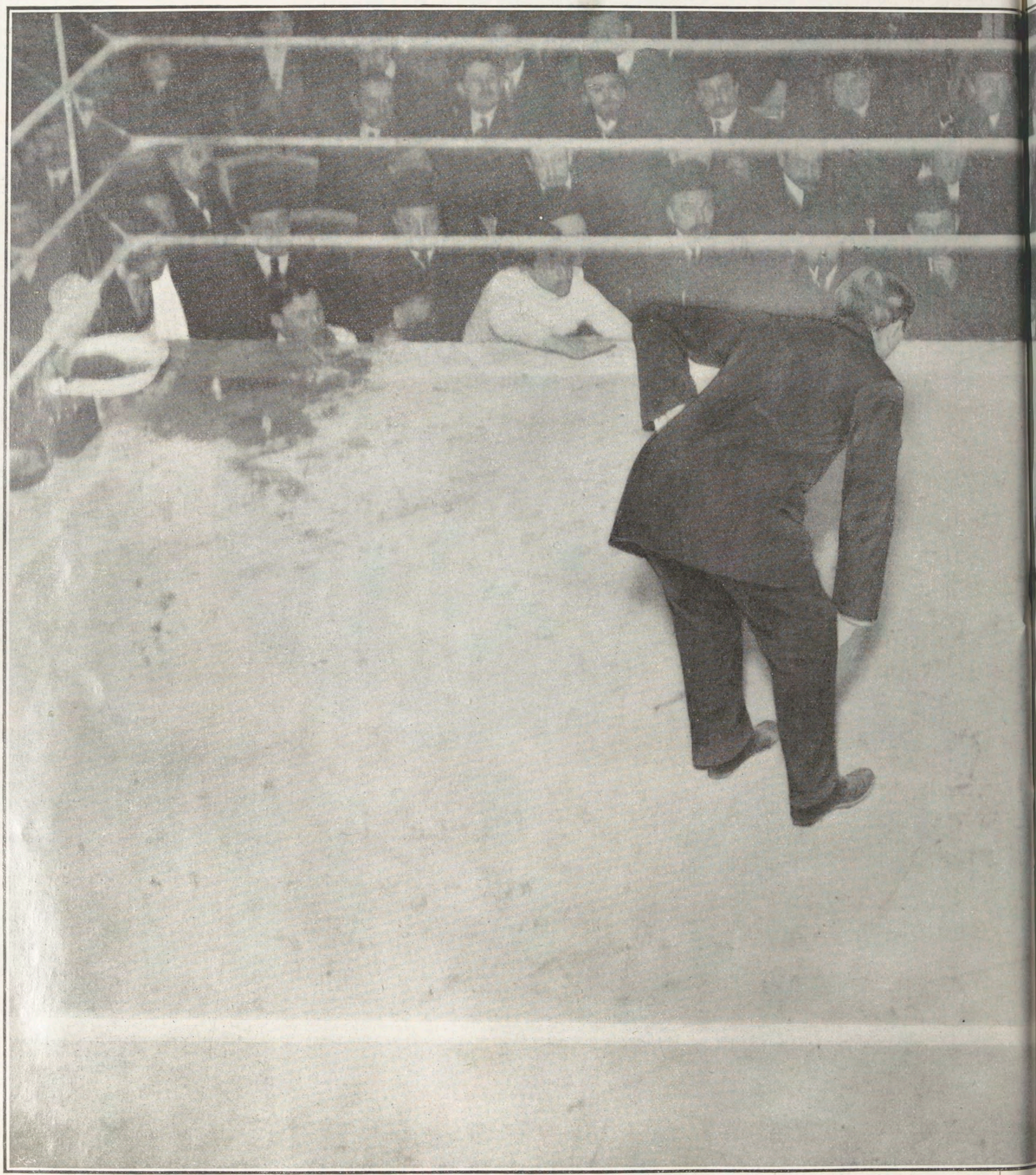
— Je vous dis que je sais combattre, dit Ketchell sérieusement.

Alors Johnson se met à rire, lui tend la main et dit :

— Je sais ce que vous valez, Ketch, mais vous aviez besoin d'un peu de poivre, je vous l'ai donné.

Dan Mac Ketrick.

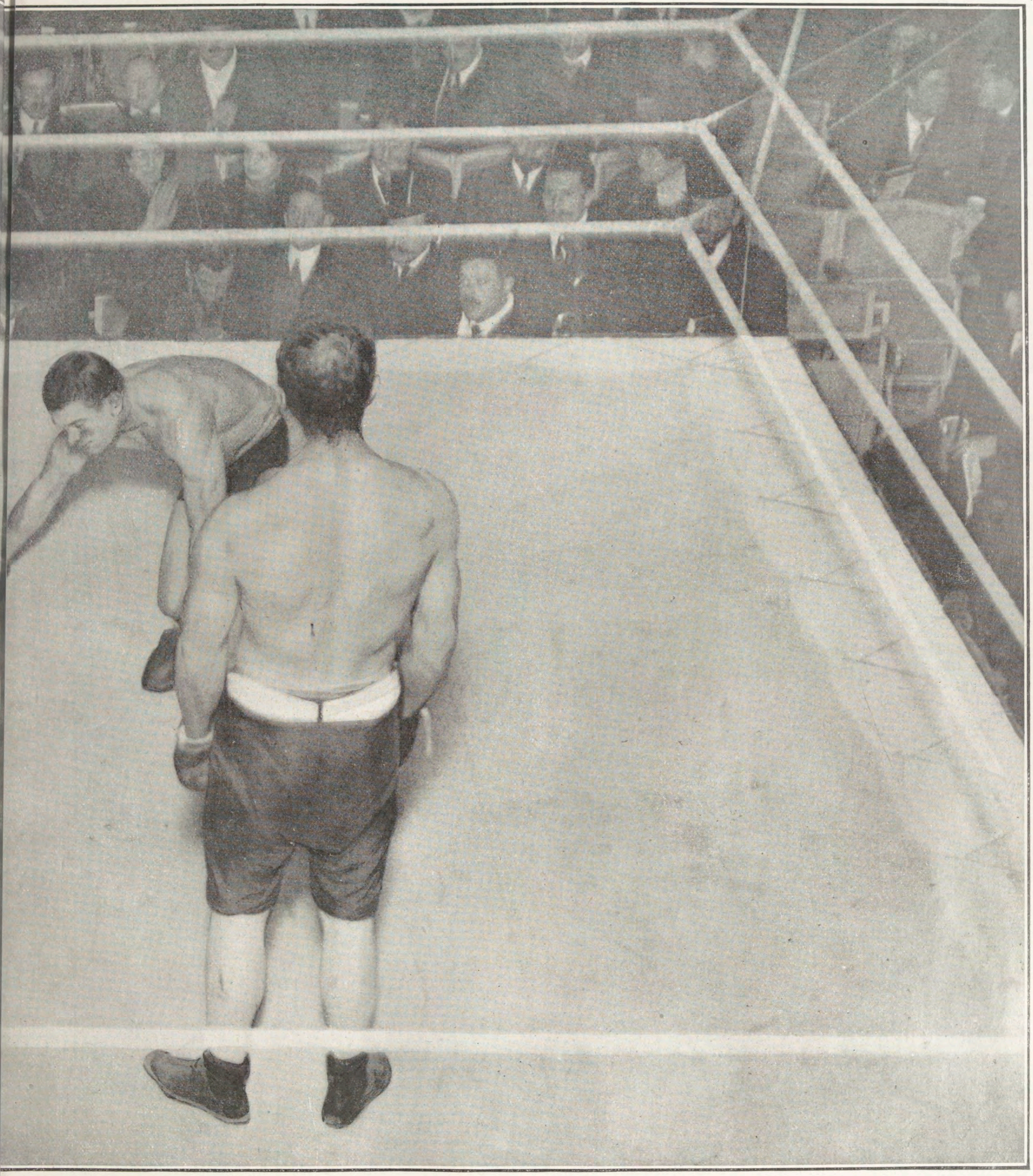
LA RENTRÉE DE MARC



LE KNOCK-OUT DE L'HOMME QUI A

La rentrée de Marc Gaucher était un événement attendu avec impatience par tous les sportsmen. Pendant sa retraite avait-il progressé? Il était permis de le supposer, grâce aux splendides moyens dont il dispose et grâce également aux précieux conseils que voulut bien lui donner Willie Lewis. Pour son combat de rentrée, Gaucher rencontrait l'Anglais William Curzon, samedi dernier, au Wonderland. Notre représentant produisit une grosse, très grosse déception : il

UCHER AU WONDERLAND



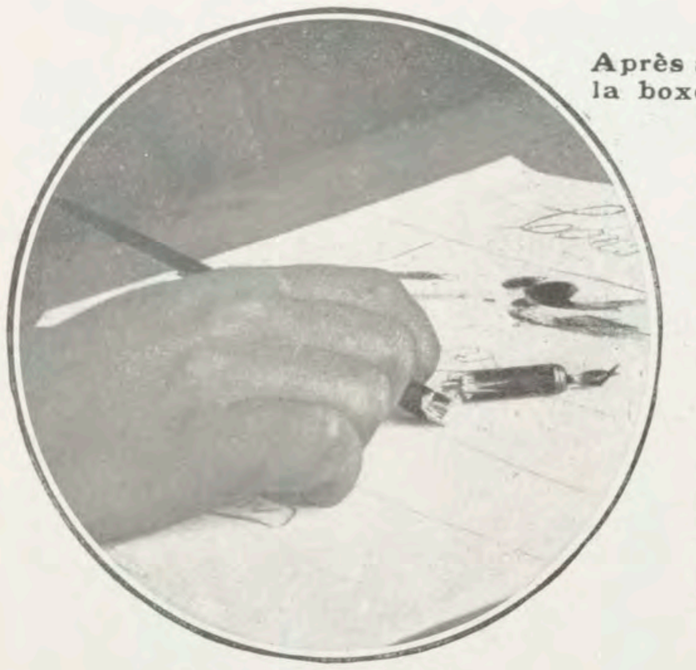
AIT DU ÊTRE UN VRAI CHAMPION

donnait absolument l'impression de manquer de courage, ne songeant qu'à se couvrir, ne cherchant pas à rentrer. Aux rares moments où il consentit à prendre l'offensive, il semblait jouer avec son adversaire; il le faisait flotter, et s'il avait continué son effort il aurait pu le mettre knock-out en moins de deux rounds, alors que sa peur des coups le fit knock-outer au sixième round. Espérons que Marc Gaucher se réhabilitera aux yeux des sportsmen : il le doit, il le pourrait.

LES TRUQUAGES DANS LE SPORT

III. — LE CYCLISME (1)

Après avoir étudié les truquages dans la lutte et la boxe, nous abordons aujourd'hui ceux du cyclisme. Nous y verrons comment les coureurs parviennent à modifier les classements en employant des manœuvres plus ou moins loyales, plus ou moins ingénieuses.



Le porte-plume cassé.

Certains routiers pour retarder leurs adversaires s'empressent, au contrôle, de briser le porte-plume avec lequel ils ont signé.

Lorsqu'un homme se sent battu, il est bien rare qu'à un instant il n'ait pas l'idée de voir son adversaire heureux au diable. Mais parfois il cherche à réaliser ses désirs et, sinon à envoyer son antagoniste aussi loin, tout au moins à aider le sort en modifiant le classement dans la mesure du possible.

Dès qu'il y a course, dès qu'il y a épreuve, des cerveaux surgissent les idées les plus rouées, les plus bizarres pour tenter de mettre les atouts dans son jeu en s'attribuant ceux des autres concurrents. La loi est fatale et le cyclisme ne constitue pas une exception. Aussi que ce soit sur piste, sur route ou derrière motocyclette, les trucs abondent, conçus par des cerveaux industrieux : la tête et les jambes, en un mot.

Trucs de sprinter. Tout coureur de vitesse peut faire son *meâ-culpâ*. Il ne doit pas en être un seul qui, volontairement ou involontairement, n'ait jamais commis la plus légère peccadille envers les règlements.

Parmi les moyens illicites les plus employés, on peut citer, en première ligne, la combine qui consiste à enfermer un concurrent, le *pocketing* ou mise en poche, selon l'expression pittoresque anglaise. C'est la fraude la plus usitée parce qu'elle offre les plus grandes apparences de régularité. Tellement que bien souvent. un coureur enfermé l'est par suite de circonstances parfaitement légitimes et où il n'entre aucune intention malhonnête.

Voici en quoi consiste cette manœuvre : un coureur part en tête à la cloche par exemple, tandis qu'un second, plus vite que lui au finish, colle à sa roue pour le battre sur le poteau. Mais le troisième larron qui se trouve en queue du peloton et qui se sent perdu s'il attend pour passer, tente de se dégager dans la ligne opposée. S'il vient à la hauteur du second, il voyagera à droite et enfermera celui-ci, qui sera dès lors incapable de défendre sa chance.

Presque toujours, le coureur qui se maintient à la hauteur de celui qui est à la corde a calculé son effort et fait simplement le nécessaire pour empêcher le troisième de se dégager.

Aussi bien, le pocketing involontaire est rare, car généralement si le second ne peut prendre le meilleur, il rétrograde presque immédiatement, laissant la voie libre à l'enfermé. Mais il est souvent difficile d'établir la complicité.

Le coureur enfermé reste à cette sinistre place ordinairement. Mais parfois il répond par une manœuvre qu'expliquent les circonstances, si elles ne l'excusent pas. Il s'agit du passage à la corde. Inutile de dire que lorsque cette fraude n'est pas légitimée dans une certaine mesure par une provocation, elle est des plus repréhensibles, et les commissaires se montrent ordinairement impitoyables pour le coureur qui s'en rend coupable. Le danger à redouter est que le concurrent qui vous précède se rabatte au moment où il s'aperçoit de la fraude. Cette manœuvre était la spécialité de Jacquelin.

Le tassage et le balançage sont deux manœuvres absolument semblables, sauf qu'elles sont le contraire l'une de l'autre, à part ça...

Tasser consiste à couper la ligne de votre adversaire. C'est un travail très délicat à exécuter pour se mettre à l'abri des pénalités. Vous dépassez votre concurrent tout en le serrant et en vous rabattant carrément avant d'avoir la longueur franche réglementaire. Lorsqu'on prend la précaution de s'en servir utilement aux entrées de virages, cette tactique devient efficace et passe généralement inaperçue des commissaires.

Quant au balançage, son but est de produire un contretemps dans la marche de l'adversaire par un mouvement en S de bas en haut, au moment précis où il arrive à votre hauteur. C'est une manœuvre usée et grossière.

Nous citerons encore la queue de poisson ou balayeuse qu'inventèrent Mayer et Bourotte : vous retardez le passage d'un concurrent en le rendant indécis sur l'endroit qu'il doit choisir pour passer. Vous vous contentez de déplacer latéralement votre roue arrière, impulsion commandée par un certain mouvement des reins.

Faire voyager un adversaire a le même but que la manœuvre précédente, mais elle est à la portée des moins rusés.

Tels sont les truquages les plus fréquents et les plus visibles. Je ne parlerai pas du coureur qui ne défend pas sa chance. C'est là une fraude contre laquelle on est souvent amené à sévir, mais la preuve tient toujours à des présomptions ou à des circonstances qui ne peuvent être cataloguées. De même, il arrive que deux hommes font une combinaison ensemble. L'un d'eux s'échappe à toute vitesse dès le premier tour au profit d'un autre. Un troisième, craignant de se faire distancer au point qu'il n'aura aucune chance de se classer, se précipite à la poursuite du fuyard. Le complice colle à sa roue. Celui qui s'est échappé n'en peut plus dans le dernier tour, celui qui a voulu le rejoindre est également à bout de forces et c'est le complice qui passe et triomphe sans effort avec le plus gracieux sourire.

Les trucs des stayers. Là où l'ingéniosité sportive se donne libre cours avec le plus d'aisance, c'est dans le sport derrière motocyclette. On ne s'imagine pas les procédés employés par les stayers pour arriver à mener leur homme de plus en plus vite à la victoire. Tous les efforts des entraîneurs tendent vers un seul but : augmenter le plus possible l'abri que leur machine et eux constituent pour le coureur. De cette façon, ils diminuent la résistance de l'air et l'intensité de l'effort nécessaire pour faire mouvoir à grande allure les développements énormes employés sur les pistes.

A l'origine, on fut obligé d'admettre le coupe-vent, les coureurs trouvant moyen de munir leurs engins d'entraînement de toutes sortes d'accessoires dont le seul but était de les protéger.

Puis, il fallait trouver mieux. C'est le vêtement qui attira alors l'attention des pacemakers. La culotte de jadis devint un gigantesque sac de cuir qui doublait l'importance de l'abri, constitué par la motocyclette. Quant au maillot, usité au début, il se doubla, se tripla, se quadrupla, se quintupla, etc..., sans préjudice d'une veste de cuir d'une ampleur démesurée. Les entraîneurs donnaient alors l'impression de ces gros bonshommes en baudruche que Michelin fait gonfler les jours de fêtes. Si, par hasard, les commissaires intervenaient et priaient le gringalet de tout à l'heure devenu colosse imposant de se déshabiller, on assistait à un véritable étalage de marchands de « décrochez-moi ça ». Les maillots, les chandails, les ceintures, les vestes, les tabliers, les torchons, les chiffons à huile, tout était enfermé dans la défroque du pacemaker transformé en sac de linge sale.

Comment on y remédie.

Seulement, à malin, malin et demi, et les concurrents se contentent de signer en trempant leur doigt dans l'encre.

En terminant les truquages des stayers, nous dirons quelques mots de la bicyclette, telle qu'elle a été transformée par les assoiffés de vitesse. Après les cadres raccourcis, les fourches droites, puis cintrées en dedans, jusqu'à ce que les pédales aient peine à accomplir leur mouvement de rotation sans toucher au cadre. Darragon fit même mieux : afin de raccourcir le cadre de sa machine, il le fit tordre en arrière de la roue avant.

Grâce à la réglementation sévère qui sévit maintenant dans les vélodromes, et dont il faut nous féliciter, les abus ont été quelque peu diminués.

Les trucs des routiers. Sur la route, il y a mille manières de frauder : je ne rappellerai que les principales, dont la plupart ne nécessitent d'ailleurs aucune explication. Elles parlent assez par elles-mêmes : nous trouvons ainsi le jet des clous derrière soi, le coureur qui se fait tirer par une automobile ou une motocyclette (manœuvre rendue de plus en plus difficile grâce au contrôle énergique exercé sur la route, mais jadis de nombreux routiers se mettaient dans la bouche un bouchon relié à un engin rapide et roulaient sans douleur); celui qui, dans une longue épreuve comme le Tour de France, prend le train, l'entraîneur d'un concurrent qui indique à un adversaire la mauvaise route à suivre, etc. Nous citerons enfin les trucs des contrôles qui sont amusants : Trousselier s'est taillé une belle réputation de briseur de porte-plumes : dès qu'il avait fini de signer, il cassait l'instrument et ceux qui lui succédaient étaient bien en peine pour apposer leur signature. C'est alors qu'un malin découvrit le moyen qui consiste à tremper son doigt dans l'encre, tandis que d'autres se contentent d'attacher un crayon à leur cou.

Jacques Mortane.

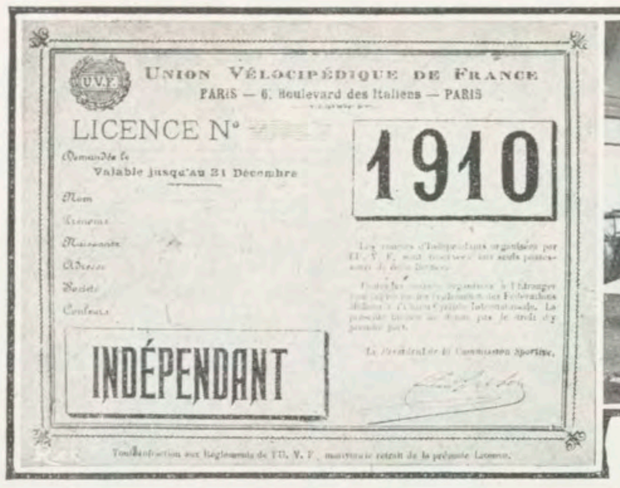
1. Voir les nos 591 et 592.

LES TRUCS DES VÉLODROMES

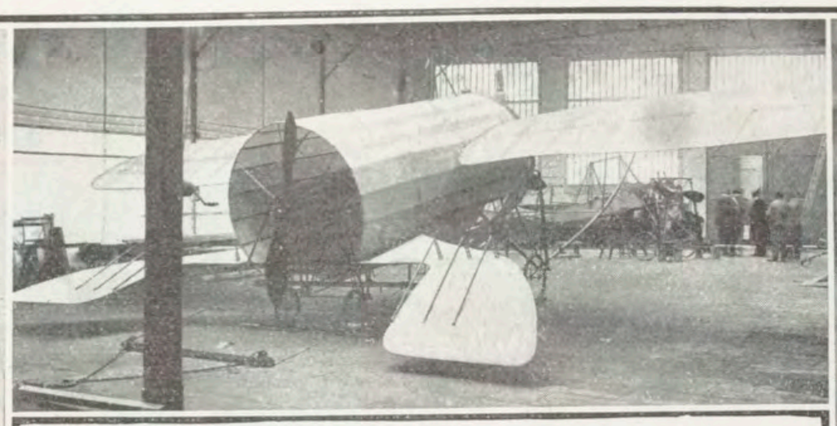
QUELQUES MANŒUVRES USITÉES DANS LES VÉLODROMES

1. Le balançage : le coureur placé à la corde repousse son rival vers la balustrade. — 2. Le coureur de tête et le coureur qui est à l'extérieur enfermeront leur camarade qui se trouve à la corde. — 3. Le tassage : le coureur qui est à l'extérieur tasse son rival en venant insensiblement en contact avec lui. — 4. Le second coureur s'engage à gauche pour passer son camarade à la corde. — 5. Un pacemaker que les officiels font déshabiller pour obésité inaccoutumée. — 6. Le coureur de tête se rabat à la corde avant d'avoir la longueur réglementaire. — 7. André a posé pour le pacemaker « gonflé ». — 8. L'entraîneur lâche le guidon pour protéger son poulain. — 9. Le « décrochez-moi ça » des pacemakers.

LE CARNET DU SPORTSMAN



La licence d'indépendant, la nouvelle catégorie que vient de créer l'U. V. F. et qui a fait couler tant d'encre. (Photo Vulga).



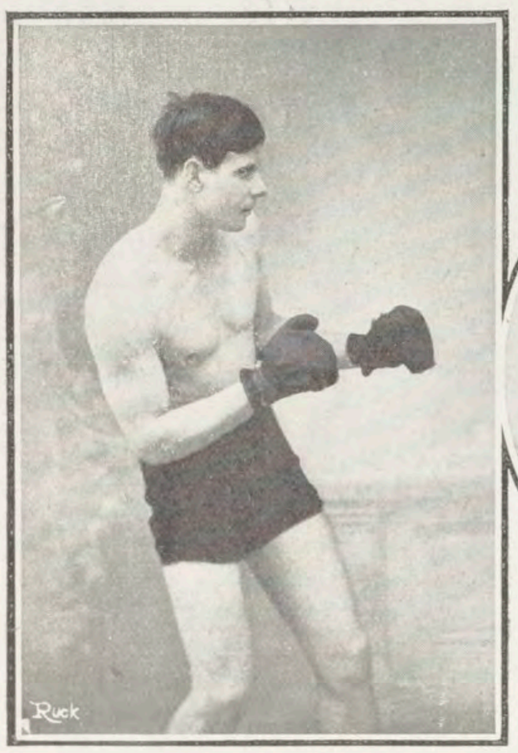
L'aéroplane Unic de M. Bertrand, monoplan à corps cylindrique. Poids : 460 kilos.

M. Hoare, candidat de Chelsea, faisant sa tournée électorale avec son chat mascotte qu'il place bien en évidence sur le capot de sa voiture.

Photographie inédite représentant Latham en 1900, alors qu'il était élève au lycée d'Alger.

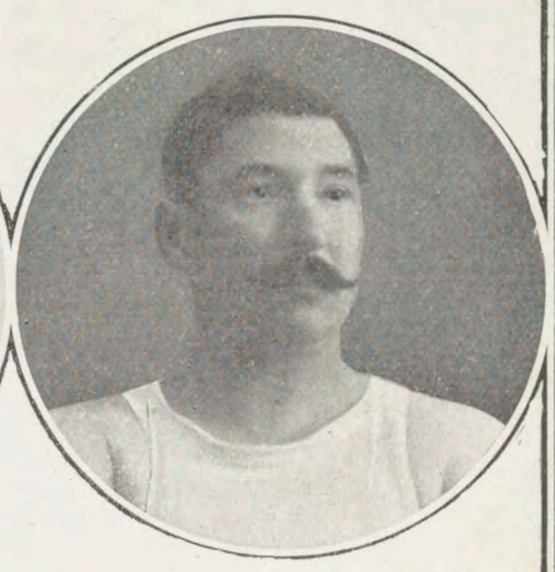
Une victoire du féminisme : la femme-facteur de la Chapelle-sur-Aveyron.

L'équipe de football-Association, qui vient de remporter facilement le championnat du Brésil.

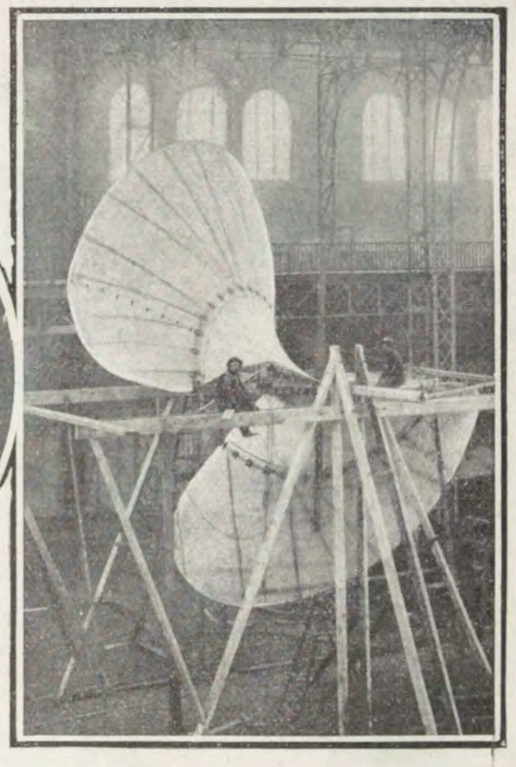


Ashley Williams ou A. O. Mara, dont nous avons raconté les exploits. (1)

Le monoplan d'Olieslagers prit feu à Oran sans, heureusement, blesser l'aviateur.



Cherpillot, le fameux champion suisse de lutte libre, qui revient d'Amérique du Sud.



Hélice de ballon dirigeable construite à Marseille. Elle pourrait, dit-on, faire du 90 à l'heure.

Résultats sportifs du 18 au 23 janvier

ATHLÉTISME

SAMEDI 22 JANVIER. — Boxe. — Bill Curzon triomphe en 6 rounds de Marc Gaucher. De Ponthieu est déclaré vainqueur de Chamberlain, qui abandonne.

SAMEDI 22 JANVIER. — Rugby. — Edimbourg. — Les Ecossais battent les Français par 27 points à 0.

DIMANCHE 23 JANVIER. — La plupart des matches de football n'ont pu se disputer à cause de la neige et des inondations.

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 20 JANVIER. — Oran. — Le monoplan d'Olieslagers prend feu, l'aviateur est indemne.

VENDREDI 21 JANVIER. — Los Angeles. — Paulhan bat Curtiss dans un match de vitesse, couvrant 103 kilomètres.

DIMANCHE 23 JANVIER. — Mourmelon. — Van den Born gagne le Prix Buirette, allant de Bouy à Suippes et rentre par la voie des airs.

HIPPISME

MARDI 18 JANVIER. — Nice. — *Prix des Roses* (haies, 3.000 mètres, 5.000 francs). — 1. Troyen, à M. Ch. Liénart (A. Carter). — 2. Cavero. — 3. Grenat II. — P. M. : gag. 10 fr. 50; pl. 6 fr. 50, 8 fr. 50.

Prix des Deux-Golfes (steeple handicap, 3.400 mètres, 5.000 francs). — 1. Rhubarbe, à M. H. de Mumm (Louth). — 2. Calembour. — 3. Arminius. — P. M. : gag. 81 francs; pl., 28 fr. 50, 65 francs, 15 francs.

JEUDI 20 JANVIER. — Nice. — *Prix des Palmiers* (steeple handicap, 4.000 francs). — 1. Génésareth, à M. G. Gout (R. Sauval). — 2. Grand Mistral. — 3. Samsam. — P. M. gag. 21 francs; pl. 11 fr. 50, 15 fr. 50.

Prix du Casino municipal (haies handicap, 3 500 mètres, 20.000 francs). — 1. Troyen, à M. Ch. Lienart (A. Carter). — 2. Balincourt. — 3. Maslowa. — P. M. : gag., 23 fr. 50; pl., 10 fr. 50, 7 francs, 12 francs.

Prix Masséna (steeple, 4 200 mètres, 5.000 francs). — 1. Amphyction, à M. Jay Gould (Heath). — 2. Trianon III. — 3. Lucky Jap. — P. M. : gag., 8 fr. 50.

DIMANCHE 23 JANVIER. — Nice. — *Prix de la Turbie* (haies, 3 500 mètres, 4.000 mètres. — 1. Vaudeville, à M. A. Veil-Picard (Parfrement). — 2. Bonnelles. — 3. Mademoiselle Aminte. — P. M. : gag. 7 francs; pl., 6 fr. 50, 11 fr. 50.

Prix du Grand Cercle de Nice (steeple handicap, 4 000 mètres, 30.000 francs). — 1. Calembour, à M. James Hennessy (Parfrement). — 2. Eastman. — 3. Chanoine. — P. M. : gag. 41 fr. 50; pl. 9 fr. 50, 11 fr. 50, 8 fr.

Prix des Alpes-Maritimes (haies handicap, 2.800 mètres, 4 000 francs). — 1. Cani Comba, à M. de Rothschild (Heath). — 2. Grand Matin. — 3. Le Connétable. — P. M. : gag. 22 fr. 50; pl. 9 fr. 50, 7 fr. 50.

SPORTS D'HIVER

Lundi prochain à 8 h. 35 départ de la caravane de l'*Auto* pour Aix-les-Bains et Chamonix. Une semaine de sports d'hiver dans les Alpes.

Le Catalogue des Catalogues 1910.

Ce petit ouvrage, véritable Guide de l'acheteur automobile, que publie chaque année notre confrère Victor Lefevre, vient de paraître pour la quatrième fois. Ce ensemble concis de catalogues de toutes les marques d'automobiles du monde entier comprend le détail de 600 châssis et 80 pages de texte et ne coûte que 0 fr. 8 franco adressés à M. Victor Lefèvre, 57, rue Charles Laffitte, Neuilly-sur-Seine.

Sommaire de *Fermes et Châteaux* du 1er Février.

Couverture. — Tête de bœuf nivernais.
Le président Fallières visitant le Concours agricole.
Concours agricoles. . . . . CUNISSET-CARNOT.
De Poissy au Grand Palais . PAUL MÉGNIN.
Comment on devient agriculteur. PAUL MESSIER.
L'anglo-normand trotteur. . . Mte DE CASTELNAU-FIGEAC.
Moutons gras . . . . . DE LA CHAMBERLIÈRE.
Prix d'honneur du Concours agricole 1909 (bœuf charolais, nivernais).
Porc gras . . . . . EMILE ODORIN.
Un agriculteur sportsman. . . RAYMOND LECOCQ.
La Vie pratique. . . . . MYREILLE.

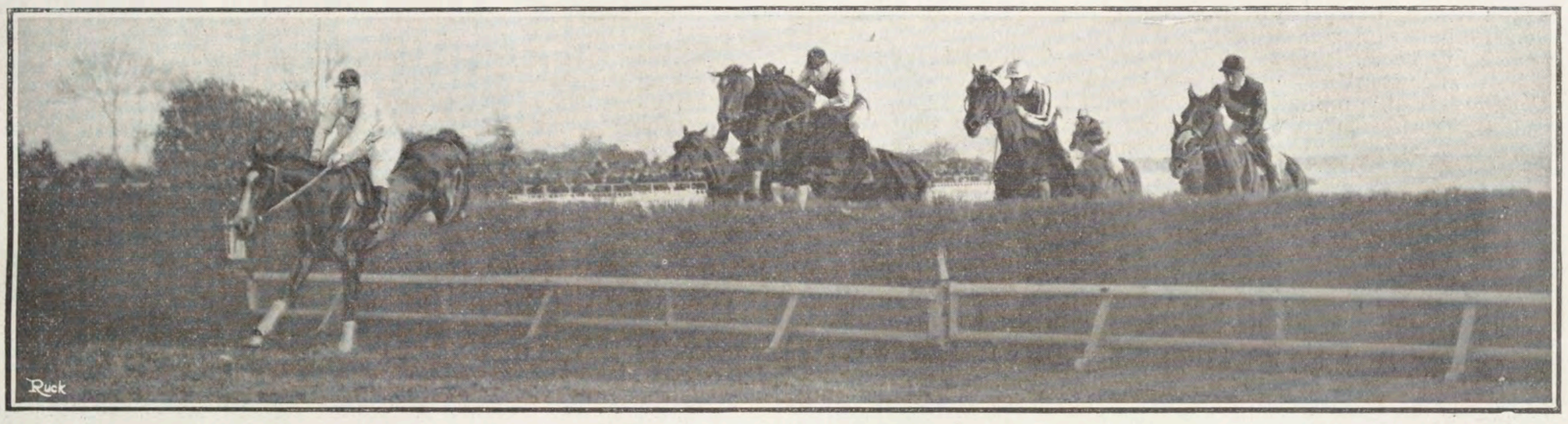
Spécimen franco contre 25 cent. Abonnement : 12 francs.

(1) Voir le n° 592.

LA SEMAINE DE NICE

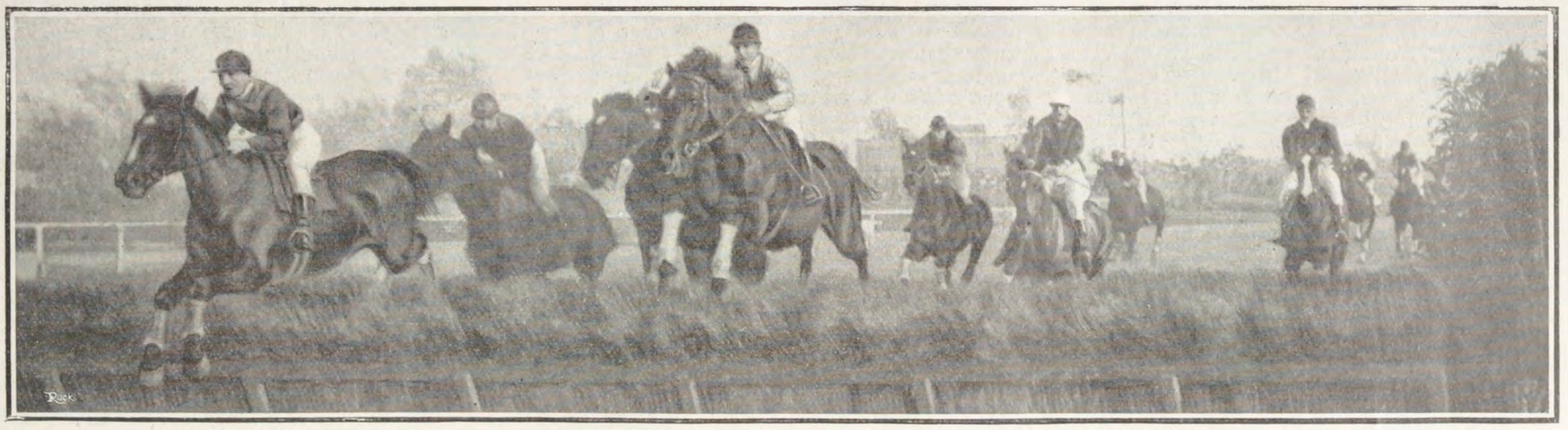
Le Prix des Deux-Golfes (steeple, 3.400 mètres, 5.000 francs. — Nice, 18 janvier).

Café Concert et Grom sont partis en tête. Bientôt Gardavos prenait le commandement, galopant seul avec une grande avance. Mais il se dérobait à la double barrière. Arminius, Calembour, Rhubarbe, Or du Rhin III et Samsam apparaissaient bien groupés à l'entrée de la ligne droite, où une belle lutte s'engageait. Rhubarbe, à M. de Mumm (Louth) triomphait par une longueur et demie devant Calembour.



Le Prix du Conseil Municipal (haies, 3.500 mètres, 20.000 francs, — Nice, 20 janvier).

Marcassite II et Olivier se sont élancés en tête, suivis de Balincourt qui commandait le gros du lot. Dans la ligne droite, l'issue de la rencontre était des plus indécises: à la dernière haie, Troyen et Balincourt s'empoignèrent. Troyen, à M. Liénart (A. Carter) l'emportait d'une courte tête.



Le Prix du Grand Cercle de Nice (steeple, 4.000 mètres, 30.000 francs).

Chanoine et Eastman ont pris la tête. Ils se maintenaient constamment au commandement avec Epine Vinette et Génésareth. Maslowa faisait un bon effort et figurait à leurs côtés dans le dernier tournant, où la lutte s'engageait très vive. Parfrement amenait alors Calembour, à M. Hennessy, et le faisait triompher d'une longueur et demie sur Eastman.

Relégués au second plan les handicaps tiennent encore cependant, dans les programmes niçois, une place importante : ils forment la partie intéressante de la seconde partie du meeting. Parmi les huit partants du prix du Casino Municipal se trouvaient quelques-uns des concurrents du prix de Monte-Carlo ; le second, Olivier, le quatrième, Kurwenal et enfin Balincourt qui, depuis, en battant ce même Kurwenal, avait assez brillamment réparé son échec. Les deux vétérans n'avaient plus leur forme du premier jour ; ni l'un ni l'autre n'a brillé. Par contre, Balincourt a chaudement disputé la victoire à Troyen, qui ne l'a battu que d'une tête et on peut garder un doute sur la parfaite exactitude de sa défaite ; le poulain de M. James Hennessy n'a pas eu la course en avant dont il s'était si bien accommodé précédemment et il n'allait d'ailleurs pas aussi librement que l'autre fois. Quoi qu'il en soit, Troyen a triomphé comme l'avait fait déjà son compagnon Kumamoto et l'écurie Liénart, assez faiblement représentée cette année dans le steeple-chase à Nice, s'est taillé, du moins dans les courses de haies, la très grosse part.

Stuart.

LA GENÈSE DES COURSES AU GALOP (1)

Notre collaborateur en est arrivé aux débuts de Darley Arabian sur l'hippodrome d'York le jour où les courses furent interrompues à la nouvelle du décès de la reine Anne

Les passions et les rivalités politiques se réveillent, les courses n'ont pas lieu, l'hippodrome n'est plus qu'un formidable meeting d'où devaient sortir, avec la proclamation de Georges Ier, l'exil de la famille des Stuarts et l'avènement définitif de la maison de Hanovre au trône d'Angleterre.

Peu après cet événement, le *Darley Arabian* commença sa carrière d'étalon : mais pendant longtemps, on refusa de lui donner de bonnes juments indigènes, tant était tenace le préjugé qui régnait contre le sang arabe. Ses premiers produits furent obtenus avec le concours des juments de M. Darley, qui possédait peu de poulinières racées. Avec la fille de *Old Careless*, *Betty Leedes*, appartenant à M. Childers de Carrhouse, il donna le jour à *Flying Childers* et à *Bartlet's Childers*, qui furent les plus illustres parmi ses descendants immédiats. Le premier, vendu au duc de Devonshire, a passé pour le cheval le plus vite qui eût paru jusqu'alors ; la tradition veut qu'il ait été capable de couvrir quatre milles en quatre minutes ; s'il est permis d'en douter, il n'est pas contestable en revanche que ses succès répétés obligèrent son propriétaire à le retirer prématurément du turf, où les autres chevaux n'osaient lutter contre lui. Le second, né en 1716 et vendu à M. Bartlet, est le père de *Squirt*, qui donna lui-même naissance en 1750 à *Marske*, le père du célèbre *Ecilpse*.

Il est intéressant de rappeler que les deux *Childers* étaient le produit d'un croisement en dedans allant jusqu'à l'alliance incestueuse : la grand'mère de leur mère était issue, en effet, de l'union de *Spanker* avec sa propre mère vers 1690 et ce même *Spanker* avait également engendré avec une jument barbe, vers 1692, leur grand-père maternel *Old Careless*.

Ajoutons, pour ceux que l'heureux emploi de ce système pourrait surprendre, qu'il n'y a rien d'anormal en réalité dans ces unions très rapprochées et même incestueuses. Si les croisements en dedans sont nuisibles à l'homme, ils sont en revanche très fréquents, dans l'état de nature, parmi les animaux qui vivent en troupeaux. Chez eux, le mâle le plus vigoureux garde ses filles et ses petites-filles jusqu'à ce qu'il en soit privé par des rivaux plus jeunes et plus forts. Il était donc rationnel de penser que chez les chevaux qui, par nature, sont portés à vivre en troupe, les unions en dedans ne pouvaient pas être préjudiciables, puisqu'elles étaient conformes à leurs instincts naturels. Néanmoins, ne fallait-il pas les pousser artificiellement plus loin que la nature n'en donne l'exemple ; c'est pourquoi M. Smith, convaincu de cette nécessité, a prudemment posé, dans son livre sur l'élève des chevaux de course, la règle « une fois en dedans et une fois en dehors ». Mais le principe « deux fois en dedans » est plus souvent pratiqué par ceux des éleveurs qui réussissent le mieux : il coïncide, d'ailleurs, exactement avec les lois naturelles qui veulent, qu'à l'état de liberté, ces unions rapprochées s'étendent ordinairement à deux croisements consécutifs du même sang, la vie de l'animal servant de limite.

Le successeur de Jacques Ier, Charles Ier, avait continué l'œuvre de son père à Newmarket et créé un hippodrome à Hyde-Park. La guerre civile n'avait porté aucun grave préjudice à l'institution des courses et Cromwell lui-même, qui ne négligeait aucun moyen de pouvoir, avait possédé un haras où s'abritaient *White Turk*, l'étalon auquel aboutissent les plus anciennes généalogies chevalines de l'Angleterre et *Coffin Mare*, la célèbre « jument du cercueil », ainsi désignée parce qu'elle avait été cachée dans un caveau mortuaire, à l'époque de la Restauration. Après le Protecteur, de 1660 à 1685, Charles II avait donné, aux courses qu'il aimait, un élan nouveau : il avait repris l'œuvre de son grand-père et rétabli les solennités de Newmarket. C'est lui qui avait fait acheter en Orient, par son grand écuyer sir John Fenwick, les fameuses *Royal Mares*, dont l'influence est si prépondérante dans les origines de nos pur sang. C'est également sous son règne qu'avaient été importés en Angleterre *Thoulouse Barb* et *Curwen Bay Barb* : ces deux étalons, offerts par Louis XIV, qui les avait lui-même reçus en présent de Muley Ismaïl, roi du Maroc, sont ainsi dénommés parce qu'ils furent amenés de Barbarie en France sur un vaisseau de guerre que commandait l'amiral comte de Thoulouse et qu'ils quittèrent ensuite la France sous la conduite de M. Curwen de Cumberland. Charles II faisait courir ses chevaux sous son propre nom et, grâce à son appui royal, l'importance des prix s'était accrue : aux clochettes de bois, aux clochettes d'argent de jadis avaient succédé les coupes d'or et d'argent de 200 guinées.

Les Prix royaux. C'est à lui qu'on attribue la fondation des Prix Royaux, dont il me paraît intéressant de reproduire les conditions types :

« 1° Tout cheval, jument ou hongre, destiné à courir un prix royal portera douze stones à raison de quatorze livres par stone et fera trois fois le tour de la course.

« 2° Toute personne désirant faire courir un cheval entier, une jument ou un cheval hongre dans un prix royal est obligée de faire voir ledit cheval, de faire inscrire son nom aux Ecuries du Roi, ses marques, ainsi que le nom du propriétaire, le jour avant la course et d'exhiber un certificat de l'éleveur, portant que le cheval entier, la jument ou le cheval hongre n'avait que tel âge à l'herbe précédente.

« 3° Tout cheval, jument ou hongre devant courir partira entre 1 et 4 heures de l'après-midi et aura une demi-heure entre chaque tour de course, pour être bouchonné.

« 4° Tout cheval, jument ou hongre qui galopera de l'autre côté des limites ou qui sera distancé (c'est-à-dire restera 240 yards en arrière du premier), dans un des tours de la course, n'aura aucune part au susdit prix et ne pourra plus courir.

« 5° Le cheval, la jument ou le hongre qui aura gagné deux tours de course gagnera ledit prix ; mais, si trois chevaux, juments ou hongres gagnent chacun un tour, ces même trois chevaux et eux seulement feront un quatrième tour, et le gagnant obtiendra le prix.

« 6° Chaque cheval, jument ou hongre, selon qu'il sera placé à son arrivée au but, sera désigné à chaque tour de course comme premier, deuxième, troisième, etc..., par des juges nommés à cet effet par le Grand Ecuyer. S'il est prouvé que tel cheval était âgé de plus de tant d'années à l'herbe précédente, son propriétaire sera déclaré à jamais incapable de concourir pour un prix royal.

« 7° Tout jockey qui, pendant la course, croisera, coudoiera, frappera ou fera usage de mauvais jeu quelconque, d'après l'opinion des personnes nommées par le Grand Ecuyer, sera déclaré à jamais incapable de monter aucun cheval, jument ou hongre dans un prix royal, et le propriétaire du cheval monté par ledit jockey n'aura aucune part de ce prix ; mais il lui sera permis de faire courir tout cheval, jument ou hongre qui lui plaira, pour tout autre prix royal.

« 8° Tout jockey sera obligé de venir immédiatement au but après chaque tour de course, et là de descendre de cheval, mais là seulement et pas avant : il sera pesé, à la satisfaction des juges préposés à cet effet.

« 9° Tout propriétaire ou jockey qui refusera ou négligera de se conformer à l'article précédent sera de suite déclaré à jamais incapable de faire courir ou de monter dans un prix royal.

« 10° S'il survient quelque différend, soit au sujet de l'âge des chevaux, soit au sujet de leur course, soit au sujet d'une contravention aux susdits ordres de Sa Majesté, ce différend sera tranché par la ou les personnes nommées à cet effet par le Grand Ecuyer ».

Le propriétaire du cheval gagnant d'un prix royal recevait, à l'adresse du Grand Ecuyer de la maison du roi, revêtu des trois signatures du Directeur (Steward), du Secrétaire de la course (Clerck of the course) et du Gouverneur de la Province (Lord lieutenant of the County), un certificat ainsi libellé : « Les présentes sont pour certifier que le Prix Royal, de la valeur de.....guinées, donné par Sa Majesté, a été gagné à....le.....par le cheval (de telle robe), nommé..... et appartenant à..... ». La production de ce certificat au bureau du Secrétaire des Ecuries du roi, entraînait le paiement à vue de la somme afférente au prix gagné.

Autres temps, mêmes règles. On peut dire que ces règles des Prix Royaux, cette attestation remise au propriétaire du gagnant, la présentation de cette pièce pour toucher le montant de l'allocation offerte constituent l'embryon des Codes ou Règlements, des procès-verbaux, des comptes rendus et de la comptabilité de toutes les Sociétés de courses modernes. La septième règle précitée stipule que « tout jockey qui, pendant la course, croisera, coudoiera, frappera ou fera usage de mauvais jeu quelconque sera déclaré à jamais incapable de monter aucun cheval pour le prix royal et que le propriétaire du cheval monté par ledit jockey n'aura aucune part de ce prix... » Je lis aujourd'hui dans le Code des courses en vigueur : « S'il est prouvé qu'un jockey, par sa faute, a coupé la ligne suivie par un autre sans avoir au moins deux longueurs d'avance sur lui, qu'il l'a poussé, bousculé ou gêné par un moyen quelconque, les commissaires doivent lui infliger une amende, lui donner un avertissement ou lui interdire de monter dans les courses de leur Société pour une durée qui ne peut dépasser la fin de l'année en cours. S'il est prouvé qu'un cheval a coupé la ligne suivie par un autre sans avoir, au moins, deux longueurs d'avance sur lui, qu'il l'a poussé, bousculé ou gêné par un moyen quelconque, les commissaires peuvent le distancer, à moins que la collision n'ait été causée par un troisième cheval ou que le cheval qui en a souffert ne fût lui-même en faute. » Si je passe à l'article suivant je vois qu'un cheval qui, « en courant, sort de la piste, est distancé » ; la quatrième règle des Prix royaux décide que tout cheval « qui galopera de l'autre côté des limites », ne pourra plus continuer la course. Actuellement « après la course, les jockeys doivent rester à cheval jusqu'à l'endroit où ils sont pesés » et « tout cheval dont le jockey ne se présente pas aux balances ou descend avant d'y arriver est distancé. » C'est la huitième règle sus énoncée. On pourrait multiplier ces rapprochements.

Les successeurs de Charles II ne laissèrent pas se tarir la source des libéralités de la Couronne en faveur du turf et de l'élevage.

En 1751, époque à dater de laquelle parut régulièrement chaque année un volume du *Racing Calendar* mentionnant les conditions et les comptes rendus des courses disputées en Angleterre, les prix royaux (His Majesty's plates run) offerts par George II, l'aïeul du Grand Frédéric de Prusse, étaient au nombre de dix-huit, dont dix réservés aux chevaux de 6 ans, trois à ceux de 5 ans et cinq à ceux de 4 ans, aux chevaux âgés ou aux produits nés en Irlande. Pour les 6 ans le poids était fixé à 12 stones (soit 76 kilogs) et la distance à 4 milles (soit 6.400 mètres environ). Or les prix du Roi se couraient en trois manches et parfois en quatre lorsque chacune des trois manches était gagnée par un cheval différent. Les concurrents devaient donc couvrir dans un même après-midi, en portant 80 kilogs, une distance totale de 19.200 mètres et parfois de 25.600 mètres à raison de trois ou quatre traites de 6.400 mètres séparées par un intervalle d'une demi-heure.

Aujourd'hui, les chevaux qui courent le Prix Gladiateur, la fameuse épreuve de Longchamp, que d'aucuns qualifient de meurtrière, doivent couvrir une distance de 6.200 mètres environ sous les poids respectifs de 57 kilogs à 4 ans, de 60 kilogs à 5 ans et de 61 kilogs à 6 ans et au-dessus. *O tempora o mores!*

(A suivre.)

ISONOMY.

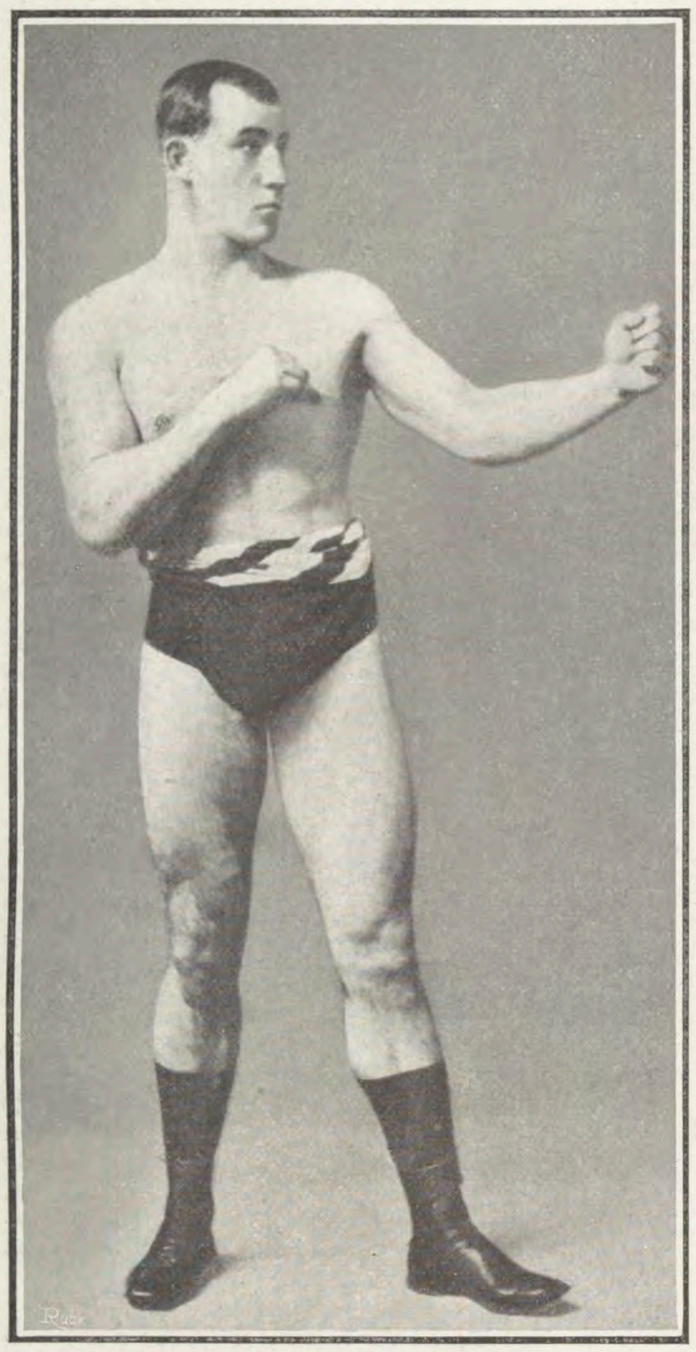
(1) Voir le n° 592.

LES MÉMOIRES DE FITZSIMMONS (1)

Par ROBERT FITZSIMMONS
Ex-champion du monde des poids lourds et des poids moyens.

Robert Fitzsimmons raconte son premier match avec Tom Sharkey. La décision lui fut volée. Il avait mis knock-out le marin, mais la victoire fut donnée sur une faute à Tom Sharkey.

Nous voilà au milieu du ring pour le cinquième round. Tom semble légèrement hébété. Il vient à moi avec le gauche et le droit, mais sans succès. Alors, d'un terrible swing du droit, je le descends une nouvelle fois. L'arbitre compte lentement jusqu'à huit. Tom se relève et s'accroche à moi. Le referee nous sépare. Je feinte du gauche, porte un cross du droit ; un clinche, le gong.



Tom Sharkey.

Fitzsimmons, en 1896, fut déclaré battu sur une faute par Tom Sharkey, qui était knock-out. Il le mit hors de combat au second round en 1900.

Sixième round. Sharkey se lance sur moi, je fais un pas de côté et il s'écroule dans les cordes. Je vais sur lui et lui donne un terrible coup du gauche, un cross du droit, puis un uppercut du gauche ; l'oreille, le nez et la bouche de Tom étaient en sang. Sharkey part du droit, je bloque et lance un uppercut du droit.

Septième round. Nous avons l'air d'un marteau et d'une enclume. Sharkey clinche, me frappe du gauche derrière le cou, puis me porte quatre coups du droit à la mâchoire.

— Comment ! vous laissez employer des coups interdits ? dis-je à l'arbitre. Il me frappe derrière le cou.

— Vous employez beaucoup plus de coups prohibés que lui, me répond ce phénomène.

Alors, plus de pitié. Et du gauche, je knock-oute Sharkey à la mâchoire. Mais il se relève aussitôt et se réfugie dans un corps à corps. J'étais emporté par la colère : je repousse le marin et lui administre une formidable correction. Le referee vient : il applique sa main droite sur la poitrine de Sharkey et sans en avoir l'air m'enfonce un doigt dans l'œil gauche. Le sang jaillit et contribue à me rendre plus furieux encore. Et je charge férocement trois ou quatre fois.

Huitième round. — Les actes malhonnêtes de l'arbitre me rendaient plus circonspect. Mais Sharkey, encouragé par cette partialité révoltante, commet fautes sur fautes et me charge avec violence. Chaque fois j'esquive. Puis, je change de tactique : j'envoie à Sharkey des coups terribles, les directs succèdent aux crosses, les crosses aux hooks et je frappe, et je tape, et j'abîme mon adversaire. Le visage de Tom n'est plus qu'une plaie sans nom. Enfin, je persiste et d'un terrible shift-punch du gauche à la pointe de l'estomac, — au solar-plexus, — j'abats Sharkey. Mais, avant qu'il ne tombe, je prends la précaution de lui donner un magnifique cross à la mâchoire.

Inutile de vous dire que malgré les efforts de l'arbitre pour offrir la victoire au marin, le knock-out était donné et bien donné.

— Dix ! s'écria ce bandit.

Et je restai debout devant Tom qui gisait à terre, comme s'il allait trépasser. J'attendais la décision. Les spectateurs m'acclamaient follement. Il n'en était pas un seul qui songeait même à plaindre mon antagoniste, qui gémissait douloureusement.

Tout à coup, j'aperçois l'arbitre en conciliabule avec le premier second de Sharkey, Danny Needham. Ils étaient en dehors du ring et cherchaient à se cacher.

Les minutes passaient. Le manager vint, s'approcha de son poulain, se pencha et chuchota à son oreille. Sharkey se souleva sur les mains, sa tête pendant lamentablement.

Alors Danny Needham s'approcha de moi et me dit :

— Mon homme est déclaré vainqueur sur une faute de votre part et le referee m'a donné le chèque de 50.000 francs.

Je ne pouvais en croire mes yeux ! Je ne comprenais plus ! Comment pareille escroquerie pouvait-elle être commise ! Je m'attendais à des manœuvres déloyales, mais je ne pouvais supposer que je serais victime de semblable ignominie !

Je levai la main droite pour attirer l'attention de la foule et je hurlai :

— M. Needham m'informe que l'arbitre a donné la victoire à M. Sharkey sur une faute que j'aurais commise et qu'il lui a remis le chèque de 50.000 francs.

En un instant, la salle ressemble à un chaos. On réclamait meurtre et vengeance contre l'arbitre. Et je vous garantis que si M. Earl avait été là, au lieu de disparaître prudemment, il aurait passé un mauvais quart d'heure.

J'avais combattu Sharkey loyalement, tout le monde l'avait vu, tout le monde le savait. Je l'avais mis knock-out, il était resté évanoui pendant plus de deux minutes et il était déclaré vainqueur.

Je décidai à partir de cet instant d'avoir ma revanche. Je matcherais à nouveau Sharkey, je le battrais encore et je rentrerais en possession des 50.000 francs qui m'étaient volés.

C'est ce qui se produisit le 24 août 1900, où je mis knock-out Tom Sharkey en un round et quart à Coney Island.

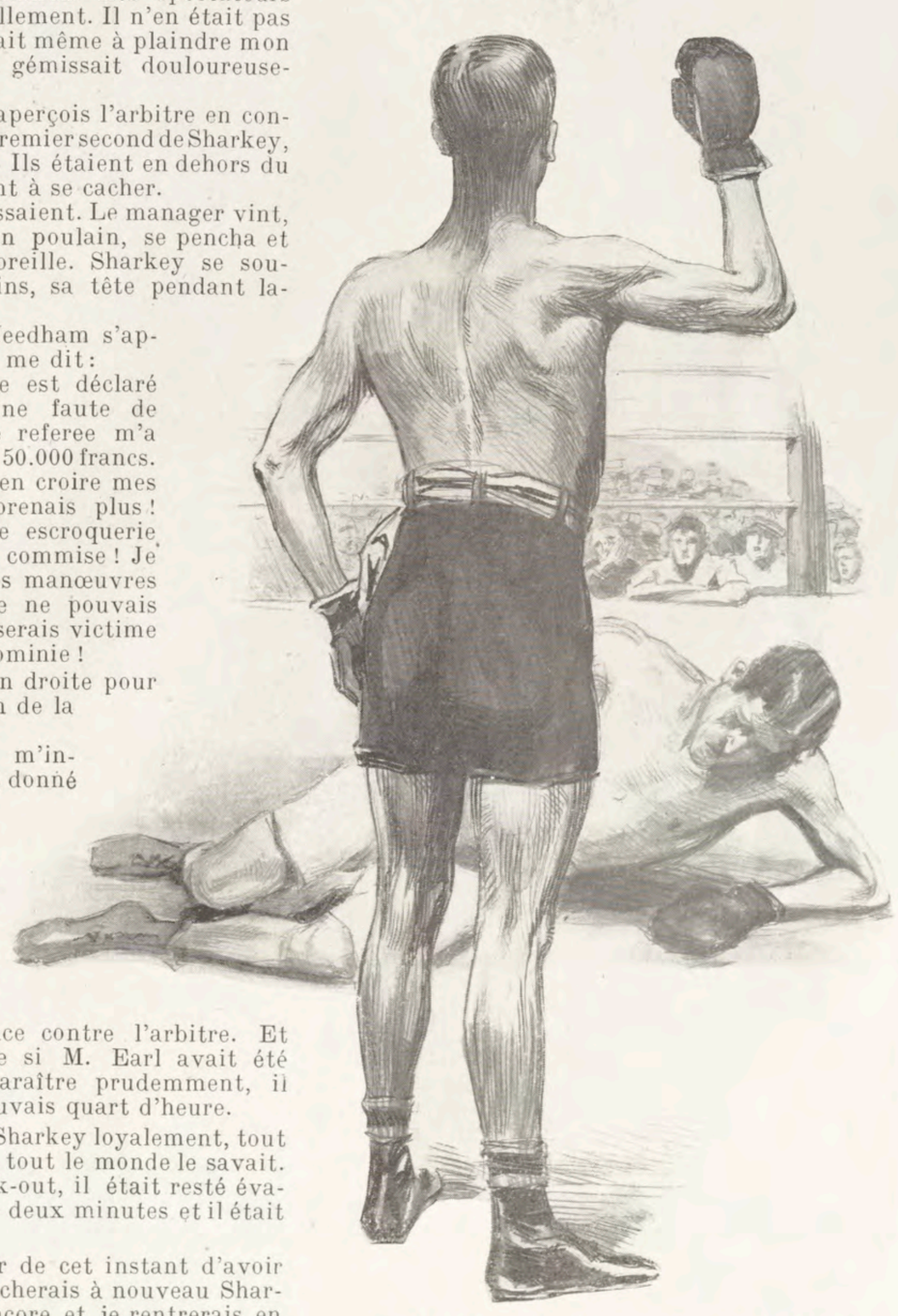
J'ai déjà donné le compte rendu de ce dernier match, compte rendu écrit par Gus Ruhlin ; je vais vous dire maintenant, au point de vue technique, comment il se passa.

CHAPITRE VIII

BOB FITZSIMMONS RACONTE COMMENT IL RÉUSSIT A METTRE KNOCK-OUT TOM SHARKEY EN UN ROUND ET QUART, ET COMMENT IL S'ADJUGEA LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE DES POIDS LOURDS LÉGERS SUR GEO GARDNER.

Dans ma vie, il est trois hommes dont j'ai voulu obtenir une revanche : ce sont Jim Hall, que j'ai knock-outé au quatrième round ; Tom Sharkey, que je mis knock-out au second round et Jack Johnson, que je n'ai jamais eu le plaisir de rencontrer une deuxième fois.

Lorsque je fus mis à nouveau en face de Tom Sharkey, je souffrais de la malaria et j'étais sur le point de payer un dédit de mille dollars, croyant ne pas être en état de le combattre, d'autant plus que quatorze jours auparavant j'avais soutenu un dur match contre Gus Ruhlin.



Je levai la main pour attirer l'attention.

(1) Voir le numéro 589 et suivants.

Malgré le mal, j'avais tenu à entretenir ma condition et ce travail n'avait pas été sans m'affaiblir davantage.

Je m'étais fait entraîner par Bob Armstrong, un immense nègre de 1 m. 92, pesant 95 kilos. Si je m'étais occupé de lui et si je lui avais inculqué la science de la boxe, je crois qu'aucun homme n'aurait pu venir à bout de lui. Mais il ne semblait confiant que lorsque j'étais à ses côtés. Il avait été auparavant le *sparring-partner* de Tom Sharkey.

Avant d'aller sur le ring, l'arbitre nous fit venir Tom et moi, ainsi que nos managers pour débattre les conditions de la rencontre.

Je me tournai vers Sharkey et lui dis :

— Voulez-vous, Tom, que nous acceptions les mêmes conditions que pour notre premier match ? c'est-à-dire que nous ne frapperons pas dans les corps-à-corps.

— Oui. C'est bien.

— Alors, vous ne ferez pas comme à San Francisco. Plusieurs fois avec votre bras vous m'avez frappé derrière le cou. Qu'en dites-vous, Monsieur l'arbitre ?

— Je dis que c'est déloyal et que celui qui s'en rendra coupable sera disqualifié.

— Parfait, repris-je, je compte sur vous.

Pendant toute cette conversation, je ne pouvais rencontrer les yeux de Sharkey, qui les fixait obstinément du côté opposé.

Il répondait à toutes les questions en détournant son regard du mien. Alors, je continuai :

— Dites, supposez que je fasse ainsi. (Et je l'empoignais par le cou et lui donnais un coup du droit dans les côtes.) C'est une faute.

— Oui, oui, oui, répondait-il.

— Bien, ça ne doit pas se faire.

— Oui, oui.

Et, me tournant vers le referee:

— C'est donc bien entendu : interdiction de frapper dans les corps à corps.

— Parfait, assura-t-il.

— Vous savez, ajoutai-je en m'adressant à mon manager, que j'ai déjà été volé une fois par Sharkey. Aussi je désire qu'on m'apporte ici dans la main ma part de la bourse, soit 62.500 francs. Sans quoi je ne matche pas.

Nous combattions pour une bourse de 125.000 francs qui devait être partagée entre nous deux. Je m'assis dans le vestiaire et j'attendis. Pendant une heure et demie, je m'obstinai. L'assistance s'impatientait. Mais moi je ne voulais pas démordre de mes prétentions. J'avais été escroqué une fois. Je ne le serais pas deux. Sharkey, lui, avait rejoint son coin sur le ring et restait assis en se donnant un air courageux. Au fond, il était plus inquiet que moi. Finalement, on fut bien obligé de se soumettre et les 62.500 francs me furent apportés. Je consentis alors à aller combattre.

Je fus salué par des tempêtes d'applaudissements :

— Viens ici, grand vieil homme, me criait-on de tous côtés.

Et le combat commença.

Premier round. — Dès le début, je prends l'offensive, tapant partout du droit et du gauche. Sharkey cherche à m'atteindre, je pare. Je me sers continuellement du gauche, distribuant de retentissants crosses à la tête. Sharkey tombe sur un terrible direct. Il se relève aussitôt, combattant dans un coin du ring. Je le sors doucement de son coin et l'emmène au milieu. Il se précipite sur moi. Je l'attends et lui inflige une terrible correction avec des coups au corps et à la face. Il se rue sur moi. J'écrase sur lui mon droit et mon gauche. Le gong sonne au moment où il m'envoie un swing du droit. Je recule et sa force était telle qu'il tombe sur moi et que nous roulons tous deux par terre.

Second round. — J'étais frais comme une pâquerette, mais Sharkey avait reçu une fameuse punition et il s'en ressentait. Il se lance sur moi, lentement, très lentement. Je feinte et saute en arrière. Il cherche à me frapper du gauche, mais je fais un pas de côté et le touche à deux reprises avec le gauche d'abord, puis avec le droit à la tempe. Il roule par terre. Il se relève. Je feinte et lui administre un splendide shift-punch au solar-plexus, que je double avec un direct à la tête. Les dix secondes étaient comptées au milieu d'un tonnerre d'applaudissements et Sharkey était toujours à terre. J'avais bien pris ma revanche. La rencontre avait exactement duré un round et quart.

Pendant quatre jours, je continuai à courir à travers la campagne.

Aussitôt après le combat, j'étais rentré à l'hôtel avec ma femme, quand Sharkey se présenta pour me serrer la main. Il s'adressa à ma femme et lui dit :

— Le vieil homme est trop fort pour moi, madame. Bonne nuit.

Et il s'en alla.

A la fin de la rencontre, comme je descendais du ring, j'aperçus Jeffries qui était dans un coin, j'allai vers lui et lui tendis la main :

— Comment allez-vous, Jeff ?

Mais il refusa ma poignée de mains. J'insistai :

— Qu'est-ce qu'il y a donc, Jeff ? Voulez-vous me serrer la main ?

Il refusa encore. Finalement, ses amis le persuadèrent de me tendre la main. La raison de ce refus était bien simple : nous devions nous rencontrer, Jeffries et moi, sept jours après ce combat, mais mon adversaire préféra déclarer forfait cinq jours avant. D'autre part, Jeffries avait précédemment combattu deux fois Tom Sharkey : la première fois, il y avait eu match nul et la seconde fois, au bout de vingt-cinq rounds, Jeffries avait été déclaré vainqueur aux points parce que Sharkey, ayant crevé un gant, frappait avec sa main nue.

Maintenant, je vous parlerai de mon combat avec George Gardner pour le titre de champion du monde des poids lourds légers, combat qui se disputa à Mechanics Pavilion, à San Francisco, le 25 novembre 1903. La part des boxeurs était de 65 pour 100 sur les entrées avec 75 pour 100 pour le vainqueur et 25 pour le vaincu.

Je m'étais entraîné pour ce combat à Croll's Gardens, Alemada, dans la baie de San Francisco. Mes entraîneurs étaient Sammy Burger, le gros Californien, Pat Casey et Jack Stelsener. Quand j'arrivai à San Francisco, il pleuvait à torrents et pendant toute la semaine qui précéda la rencontre, ce fut la même pluie continuelle. J'étais fort ennuyé parce que je ne pouvais accomplir mes longues randonnées sur la route. J'en étais réduit à courir des heures et des heures autour d'un cercle de quinze mètres de diamètre qui se trouvait dans ma maison. Je tournais sans discontinuer, puis j'allais dans le sens inverse.

C'était d'une gaieté folle !

Mais au bout de peu de temps de ce régime d'ours en cage, mes pieds étaient dans un déplorable état. Les doigts saignaient et de grosses ampoules sillonnaient la plante des pieds. Et jamais le temps ne s'éclaircissait. Enfin, je pris mon parti de sortir et d'aller m'entraîner sur les routes, malgré le vent, le froid et la pluie. J'accomplissais ainsi chaque matin plus de dix milles. Lorsque je rentrais, mes vêtements étaient trempés de part en part.

Pendant quatre jours, je continuai à courir à travers la campagne. Je contractai ainsi une angine. Et deux ou trois jours avant le combat, je fus atteint par une légère attaque de pneumonie et un méchant torticolis.

Ma femme me massa le cou avec un puissant onguent pendant toute la nuit qui précéda la rencontre. Aussi, le matin, mon cou était-il couvert d'ampoules. Avec un canif je perçai les ampoules de mes pieds pour en faire sortir l'eau, mais la chair baveuse pendait des plaies et, je dus faire ma course quotidienne en marchant sur les talons. Les gens qui me voyaient riaient et faisaient la haie.

Ils m'interpellaient :

— Eh ! là, Dave Warfield, que venez-vous faire ici ?

Dave Warfield était un acteur très connu qui remportait un grand succès dans une pièce, le *Maître de musique*, où sa démarche trottinante sur les talons avait fait courir tout San-Francisco.

Dans la matinée, je travaillai au punching-ball une demi-heure et je fis huit rounds avec chacun de mes entraîneurs, comme je le faisais chaque après-midi.

Puis j'allai me faire peser à deux heures. L'arbitre Eddie Graney ne devait pas nous accepter si nous dépassions la limite des poids légers lourds, soit 76 kil. 800. J'étais tranquille, ne pesant que 71 kil. 200.

Le docteur était avec moi. Il me défendit de combattre, me disant que si je montais dans le ring il m'interdirait de matcher et me ferait arrêter pour me faire conduire à l'hôpital.

— Docteur, répondis-je, j'ai 12.500 francs de garantie pour ma présence sur le ring. Laissez-moi y aller pour les toucher.

— Je vous y autorise.

Je touchai mon argent et le remis à mes seconds. Mais je restai pour combattre malgré les ordres du médecin.

Le match commença. Geo Gardner avait déclaré dans les journaux qu'il me battrait en trois reprises.

(A suivre.) ROBERT FITZSIMMONS.

(Traduction et adaptation par Jacques Mortane.)

Imprimerie de *la Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.